



UNIVERSIDAD DE LA DEFENSA NACIONAL

FACULTAD DE LA ARMADA

UNIDAD ACADÉMICA ESCUELA DE GUERRA NAVAL

MAESTRIA EN ESTUDIOS ESTRATEGICOS

Título de Tesis:

Puertos deportivos en el litoral fluviomarítimo bonaerense:
como oportunidad para el desarrollo urbano, el turismo náutico-de-
portivo y la conciencia marítima.

Maestrando: Especialista Ing. Civil Jorge Mario Bertolino

Director de tesis: CN (RE) Dr. Horacio A. Terribile

RESUMEN:

El presente trabajo de investigación aborda una problemática relacionada con los puertos deportivos, el desarrollo urbano, el turismo náutico-deportivo y la generación de la conciencia marítima en la comunidad. Por una parte, contribuyendo al debate sobre la importancia de los puertos deportivos y su vinculación con el entorno geográfico que lo rodea, ya sea como fuente de desarrollo urbano, como un medio de propagación del turismo náutico, actuando como un eje generador de conciencia marítima en la comunidad. Por otra, como un impacto práctico para los tomadores de decisión, sean estos públicos como privados, quienes encontrarán en la investigación argumentos que posibiliten subsanar los vacíos que la misma pretende señalar. Por la otra, esta investigación analiza el litoral fluviomarítimo de la provincia de Buenos Aires, con sus instalaciones náuticas existentes, y las potenciales nuevas localizaciones, tomando en cuenta los diversos factores asociados.

Un trabajo que se ha realizado como requisito para la graduación de Magister en Estudios Estratégicos, de la Unidad Académica Escuela de Guerra Naval (ESGN), de la Facultad de la Armada (FadARA), Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF).

Palabras Claves: Puertos Deportivo, Desarrollo Urbano, Turismo Náutico-deportivo, Conciencia Marítima.

ABSTRACT:

This research work addresses a problem related to sports ports, urban development, nautical-sports tourism and the generation of maritime awareness in the community. On the one hand, contributing to the debate on the importance of marinas and their link with the surrounding geographical environment, either as a source of urban development, as a means of propagating nautical tourism, acting as a generator of maritime awareness. in the community. On the other hand, as a practical impact for decision-makers, both public and private, who will find in the investigation arguments that make it possible to correct the gaps that it intends to point out. On the other hand, this research analyzes the fluvi-maritime coastline of the province of Buenos Aires, with its existing nautical facilities, and the potential new locations, taking into account the various associated factors.

A work that has been carried out as a requirement for the graduation of Magister in Strategic Studies, of the Academic Unit School of Naval Warfare (ESGN), of the Faculty of the Navy (FadARA), University of National Defense (UNDEF).

Key Words: Marinas, Urban Development, Nautical-Sports Tourism, Maritime Awareness.



DEDICATORIA:

A Dios, por darme tiempo de vida y constancia para poder completar esta tesis.

A mis Padres, Don Vito y Doña Rogelia Suárez Curto, por educarme y formarme en principios y valores que hasta hoy mantengo.

A mi amado hijo Fernando, por existir en mi vida.

A mi gran hermana Nélide, por acompañarme siempre.

A todos mis Maestros y Profesores que me han acompañado en mi formación, durante cada trayecto de mi vida académica.

A mis amigos, por bancarme.

Finalmente, a la Vida, por haberme dado tanto.

Jorge Mario Bertolino



AGRADECIMIENTOS:

Al Dr. D. Jorge Rolando Bergallo, por su acompañamiento y su humanidad.

Al Dr. D. Horacio Aldo Terribile, por aceptar ser mi director de tesis y darme su valiosa visión y guía.

Al Dr. D. Mariano Ferro, por sus valiosos aportes metodológicos.

A las personas e instituciones, por el valioso tiempo que me han brindado para las entrevistas que conforman esta tesis.

A la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina, por otorgarme la beca para cursar esta Maestría y en todo momento hacerme sentir siempre en mi propia casa.

Jorge Mario Bertolino



ÍNDICE GENERAL

	pp.
GLOSARIO DE ABREVIATURAS	9
INTRODUCCION	11
Justificación de la investigación	15
Planteo del problema	15
Marco teórico	16
El método	19
Estructura del trabajo	21
Anexos	22
Entrevistas	22
1.0 CAPITULO I – ANALISIS SITUACION ARGENTINA	23
1.1 SECCION I – Formato Puertos Deportivos	23
1.2 SECCION II – Litoral Fluviomarítimo de la Provincia de Bs.As.	27
1.3 SECCION III – Turismo Náutico Argentina	35
1.4 SECCION IV – Deportes Náuticos	40
1.5 SECCION V – Desarrollos Urbanos Náuticos	49
1.6 SECCION VI – Cambios relacionados con la gestión costera durante el período 2009-2019 en Argentina	51
1.7 SECCION VII – Datos hallados en la Situación Argentina, según los Objetivos Específicos y General	67
2.0 CAPITULO II – LA TEORÍA Y LA CONSTATAACION DOCUMENTAL	74
2.1 SECCION I - Desarrollo, Territorialidad y Globalización	74
2.2 SECCION II - El contexto argentino en general y el entorno fluviomarítimo bonaerense en particular	79
2.3 SECCION III - Datos Hallados Según los Objetivos Específicos y Generales	86
3.0 CAPITULO III – ANALISIS EMPÍRICO	98
3.1 SECCION I – Según los Objetivos Particulares y Generales	98
3.2 SECCION II – Según Otros Datos Emergentes	106
4.0 CAPITULO IV – ANALISIS ENTREVISTAS	107
4.1 SECCION I – Según los Objetivos Específicos y Generales	107



4.2	SECCION II – Según Otros Datos Emergentes	120
5.0	CAPITULO V – PROCESAMIENTO DE LOS DATOS	125
5.1	SECCION I – Según los Objetivos Particulares y Generales	125
6.0	CONCLUSIONES	144
7.0	BIBLIOGRAFIA	148

ÍNDICE ANEXO

		pp.
1.0	ENTREVISTAS	154
2.0	COMUNICACIONES PERSONALES	166
3.0	FIGURAS	175
3.1	Figura # 001 Mapa Provincia de Bs. As.	175
3.2	Figura # 002 Mapa puertos comerciales de la Provincia de Bs. As.	176
3.3	Figura # 003 Mapa puertos deportivos de la provincia de Bs. As.	177
3.4	Figura # 004 Transporte sólido litoral.	178
3.5	Figura # 005 Balance sedimentario de una playa.	178
3.6	Figura # 006 Corriente de Deriva Costera.	179
3.7	Figura # 007 Perfiles estacionales de la playa.	179
3.8	Figura # 008 Localidades Turísticas litoral marítimo bonaerense.	180
3.9	Figura # 009 Puerto Deportivo.	181
3.10	Figura # 010 Atraque de popa con finger lateral.	181
3.11	Figura # 011 Fondeadero.	182
3.12	Figura # 012 Dársena Deportiva Interior en Puerto Comercial.	182
3.13	Figura # 013 Puerto deportivo interior en un río.	183
3.14	Figura # 014 Puerto Deportivo sobre litoral marítimo.	183
3.15	Figura # 015 Marina Seca o Guardería.	184
3.16	Figura # 016 Puerto Seco.	184
3.17	Figura # 017 Desembocadura Ría de Ajó / Puerto. Gral. Lavalle.	185
3.18	Figura # 018 Obra de abrigo con escollera exenta y viaducto de conexión.	185



3.19	Figura # 019 Obra de abrigo con escollera única que inicia en la playa.	186
3.20	Figura # 020 Obra de abrigo con esquema clásico de dos escolleras.	186
3.21	Figura # 021 Obra de abrigo con dársena interior.	187
3.22	Figura # 022 Arena By-passing.	187
3.23	Figura # 023 Bahía de Samborombón.	188
3.24	Figura # 024 Dársena Deportiva Interior Puerto de Mar del Plata y otras actividades deportivas no náuticas.	189
3.25	Figura # 025 Regata Patagónica etapa I Buenos Aires – Ushuaia.	190
3.26	Figura # 026 Regata patagónica etapa II Ushuaia - Buenos Aires.	191
3.27	Figura # 027 Regata Oceánica Desafío Austral. Buenos Aires-Malvinas por Babor-Mar del Plata.	192
4.0	GRAFICOS	193
4.1	Gráfico # 001 Distribución del Mercado por región y Matriculaciones 2020 por Provincia.	193
4.2	Gráfico # 002 Matriculaciones año 2020 por tipo de Embarcación y por Provincia en Porcentajes.	194
4.3	Gráfico # 003 Evolución de las Matriculaciones de Embarcaciones año 1980 a 2020.	195
4.4	Gráfico # 004 Convocatoria a Entrevistas	195
4.5	Gráfico # 005 Metodología de la GIZC.	196
5.0	TABLAS	197
5.1	Tabla # 001 Matriculaciones REY y Jurisdiccionales Año 2020.	197
5.2	Tabla # 002 Historial de Matriculaciones de Embarcaciones año 1980 a 2020.	198
5.3	Tabla # 003 Matriculaciones de Embarcaciones según el tamaño de Eslora año 2011 a 2020 REY y Jurisdiccionales.	199
5.4	Tabla # 004 Matriz de Consolidación - Análisis de Datos Codificados Entrevista - Objetivos específicos # 1.	200
5.5	Tabla # 005 Matriz de Consolidación - Análisis de Datos Codificados Entrevista - Objetivos específicos # 2.	201
5.6	Tabla # 006 Matriz de Consolidación - Análisis de Datos Codificados Entrevista - Objetivos específicos # 3.	202
5.7	Tabla # 007 Matriz de Consolidación - Análisis de Datos Codificados Entrevista - Objetivos específicos # 4.	203



5.8	Tabla # 008 Matriz de Consolidación - Análisis de Datos Codificados Entrevista - Objetivos Generales.	204
5.9	Tabla # 009 Análisis de Datos Codificados Entrevista – Datos Pertinentes Surgidos	205
5.10	Tabla # 010 Matriculación de Embarcaciones en la década de 1980	205
5.11	Tabla # 011 Matriculación de Embarcaciones en la década de 1990	206
5.12	Tabla # 012 Matriculación de Embarcaciones en la década de 2000	206
5.13	Tabla # 013 Matriculación de Embarcaciones en la década de 2010	207
5.14	Tabla # 014 Resumen de proyecciones de Cambio Climático para el nivel medio del mar [NMM] en la costa marítima bonaerense	207
5.15	Tabla # 15 - Porcentaje de agencias que reportan participación en asistencia relacionada con negocios en los dos años anteriores	208
6.0	GLOSARIO DE TERMINOS	210



GLOSARIO DE ABREVIATURAS

AADIP	Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios
AARA	Asociación Argentina de Remeros Aficionados
ACMAR	Academia del Mar – Sociedad Científica
APA	American Psychological Associations
BWM	Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004
CACEL	Cámara Argentina de Constructores Embarcaciones Livianas
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
CIPBA	Colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires
CLPC	Comisión de Límites de la Plataforma Continental
CNA	Círculo de Navegantes Argentinos - Asociación Civil
COCAMBA	Comisión Consultiva del Área Metropolitana de Buenos Aires
COFEMA	Consejo Federal de Medio Ambiente
COCAMBA	Comisión Consultiva del Área Metropolitana de Buenos Aires
CONICET	Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
COPLA	Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental
DVD	Digital Versatile Disc (Disco Versátil Digital)
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
EN	Estación Náutica
ESGN	Escuela de Guerra Naval
FadARA	Facultad de la Armada
FAY	Federación Argentina de Yachting
FITUR	Feria Internacional de Turismo
FMAM	Fortalecimiento de la Gobernanza para la Gestión y Protección de la Biodiversidad Costero Marina en áreas ecológicas clave y la aplicación del enfoque ecosistémico de la pesca
GEI	Gases de Efecto Invernadero
GIZC	Gestión Integrada Zona Costera
HF	High Frequency (Alta frecuencia)



ICOMIA	Consejo Internacional de Asociaciones de Industrias Náuticas
IIMM	Intereses Marítimos
ISAF	International Sailing Federation
L&RED	Elementos Constitutivos del Desarrollo Local y Regional
MINTUR	Ministerio de Turismo
OECD	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
OMT	Organización Mundial del Turismo
PACC	Plan de Acción frente al Cambio Climático
PBI	Producto Bruto Interno
PEN	Poder Ejecutivo Nacional
PFETS	Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable
PNA	Prefectura Naval Argentina
PRFV	Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio
PROMAR	Programa de Investigación e Innovación en Espacios Marítimos Argentinos
PYMES	Pequeñas y Medianas Empresas
RAE	Real Academia Española
REGINAVE	RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE
REY	Registro Especial de Yates
ROU	República Oriental del Uruguay
SHOJAR	Servicio de Hidrográfico y Oceanográfico Insular de la Armada - Ecuador
SIET	Sistema de Información y Estadísticas Turísticas).
SUGARA	Sindicato Único de Guardavidas y Afines de la República Argentina
UNDEF	Universidad de la Defensa Nacional
VHF	Vary High Frequency (Muy alta frecuencia)
WCS	Wildlife Conservation Society (Sociedad de Conservación de la Vida Silvestre)
WTM	World Travel Market (Mercado Mundial de Viajes)
WTTC	World Travel & Tourism Council (Consejo Mundial de Viajes y Turismo)
WWF	World Wildlife Fund.(Fondo Mundial para la Vida Silvestre)
ZEPLAs	Zonas de Protección Especial en el Litoral Argentino



INTRODUCCION

El presente trabajo ha tenido origen en la remanida frase: “los argentinos viven de espalda al mar”, situación generada por la falta de desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad, que por distintos factores no ha podido evolucionar. Entendiendo como tal al desapego o indiferencia hacia los temas del mar y los intereses marítimos en general.

La conciencia marítima representa el conjunto de conocimientos y experiencias vinculados con el mar, permitiendo una valoración positiva sobre la importancia del mar y sus riberas en la propia supervivencia del individuo.

Desde una mirada más completa, sabemos que el mar es fuente de vida, no solo como sustento alimentario de la humanidad, sino también como generador de energía aún sin la debida explotación. No hemos de olvidar que el mar constituye también la principal vía de transferencia de carga. Casi el 90 por ciento del comercio universal se realiza por la vía marítima.

Los deportes y el turismo náutico constituyen vectores comunicacionales vinculados con el quehacer marítimo, por lo tanto, representan un claro ejemplo de generación de conciencia marítima. Quienes lo practican, quienes se recrean o simplemente en modo ocio, permanecen junto a él y desarrollan una permanente e indisoluble relación con este.

El turismo náutico deportivo requiere de las infraestructuras necesarias para su desarrollo, y los puertos deportivos se constituyen en la plataforma fundamental de dicha infraestructura náutica. Estos pueden ser de uso privado o público, y pueden responder a distintas tipologías de puertos de acuerdo con cada localización, y con un lay-out¹ acordes a cada necesidad y posibilidad.

La localización de un nuevo puerto deportivo en el litoral costero tiene asociado un potencial desarrollo urbano, turístico estacional o permanente, espontaneo o planificado, que puede ser tanto público como privado. Esta situación requiere de infraestructura que contiene a los principales servicios al turismo, como la hostelería, la gastronomía, los centros de entretenimientos, vida nocturna, el transporte, entre otros.

Todos estos aspectos llaman a situar al mar como un pilar para el desarrollo de nuestro país, generador de recursos, de beneficios para todos los sectores sociales, de espacios para la creatividad, la investigación y el turismo, entre otros aspectos, más allá de los tradicionales. (SHOJAR, s.f.)

¹ Layout sirve para hacer referencia a la manera en que están distribuidos los elementos y las formas dentro de un diseño. Es un vocablo del idioma inglés que no forma parte del diccionario de la Real Academia Española. Se traduce al español como 'disposición', 'plan' o 'diseño'.



Para entender el mar y su vinculación con el desarrollo, es necesario involucrarse y acercarse a él, ya sea a través de las distintas actividades, trabajando en él, sobre él, navegándolo, practicando deportes y turismo náutico respectivamente.

La poca existencia de instalaciones especializadas y diseñadas expresamente para el desarrollo de actividades náutico-recreativas y la excesiva dependencia de su carácter deportivo, muchas veces gestionadas por clubes náuticos, dificulta en ocasiones su configuración turística como producto náutico. (Rivera Mateos, 2010)

El turismo náutico-deportivo puede actuar como propulsor de la economía de la zona, puesto que implica la posibilidad de que numerosas empresas pueden prestar servicios para este público objetivo como pueden ser: el alquiler de veleros, mantenimiento de embarcaciones, guías náuticas, alquiler de motos acuáticas, escuelas relacionadas con deportes náuticos etc. (PTMAC, s.f.)

Además, desarrollar el sector del turismo náutico-deportivo implica atraer a turistas con alto poder adquisitivo que permitan un crecimiento del sector que repercute no sólo en empresas dedicadas en concreto a él, sino también al resto de la economía de la zona y otros productos turísticos. (PTMAC, s.f.)

El Turismo Náutico es un campo poco estudiado en Argentina y las publicaciones científicas son escasas. (Aquino, 2016). Y nada estudiado en la región geográfica que se centra en el presente trabajo. El turismo náutico necesita de la infraestructura necesaria para desarrollarse.

Es en ese sentido desde donde orientaremos nuestra investigación, conceptualizando respecto a significados precisos de las expresiones o variables involucradas en el problema formulado.

El puerto como sistema

En un sistema portuario interactúan diversos actores que hacen a la operatoria del mismo, quienes en definitiva tienen como fin ulterior proveer servicios para satisfacer necesidades disímiles de clientes. A los efectos de una mejor comprensión de la temática para comprender que entendemos por sistema, haremos una analogía respecto a la definición de Ludwig Von Bertalanffy (1969)¹.

Desde ese encuadre podemos reconocer que existen distintas clases de puertos que se clasifican: por su naturaleza, en artificiales o naturales; por su ubicación geográfica, en oceánicos e interio-

¹ Teoría General de Sistemas. Un complejo de elementos interactuantes que tienen un determinado objetivo, donde debe encontrarse los caminos y medios que conduzcan a las posibles soluciones y elegir las que ofrecen los mejores resultados, con máxima eficiencia y menor costo siempre dentro de una red de interacciones muy compleja



res; por su régimen de propiedad, pudiendo ser públicos, ya sean municipales, provinciales o nacionales, o privados, ya sean de una persona física o persona jurídica; por el medio acuático predominante, pudiendo ser marítimos, fluviales y lacustres; por su derecho de uso, pudiendo ser público o privado; finalmente por su actividad o uso, pudiendo ser: comerciales, industriales, turísticos, pesqueros, deportivos, militares y otros, por ejemplo, los dedicados a las actividades educativas y científicas. (Bertolino, 2016).

No existe un criterio homogéneo para abordar el desarrollo de estos, debido a que cada región, país, ciudad y fenómeno de integración posee particularidades que le son propias, desde la idiosincrasia, el clima, los suelos, los estándares exigidos por acuerdos preestablecidos, son solo algunos de los tópicos referentes a tomar en cuenta. Para que exista desarrollo, debe haber un equilibrio entre economía y una política de desarrollo que lo dispare, lo mantenga y lo consolide, resaltando aún más la complejidad del tema y la incidencia cada vez mayor de temas tales como: instituciones, gobernabilidad y política.

Ampliando lo expuesto y al amparo de esta clasificación, dentro del complejo sistema existe un conjunto de instalaciones portuarias que constituyen la interfase entre el modo de transporte marítimo y los demás modos de transporte y que son parte de una terminal portuaria. La sumatoria de las diferentes terminales, instalaciones y sistemas auxiliares son las que realmente posibilitan la actividad del puerto.

La terminal es por tanto esencial en el funcionamiento de un puerto tendiendo a especializarse en un tipo de carga (mercancía general, granel sólido, granel líquido, contenedores o pasajeros) y subtipos de las mencionadas (hidrocarburos, GNL, carbón...). Debido a su importancia, el resto de los elementos del puerto deben posibilitar su funcionamiento de forma segura y eficiente.

El Puerto deportivo como subsistema del sistema portuario

Las organizaciones en general, y los puertos deportivos¹ en particular, por ser sistemas abiertos se interrelacionan con su entorno. Ello implica la necesidad de adaptarse a las condiciones exógenas que la organización ha de afrontar, (Peláez Verdet, 2002).

¹ Un recinto de agua abrigada situado en una ribera, cuya misión principal es proporcionar soporte y servicios a las embarcaciones deportivas que lo soliciten, a cambio de una contraprestación exigida a los patrones de estas. Además, a menudo los puertos deportivos se constituyen como una plataforma sobre la que asentar empresas de comercios, restauración, ocio, etc., orientadas a satisfacer la demanda no sólo de los usuarios de las instalaciones náuticas, sino de otros turistas y residentes en la localidad donde se ubica el puerto". (Peláez Verdet, 2002)



Los puertos deportivos son organizaciones complejas y abiertas, lo que implica que están compuestos de otros subsistemas de menor orden y que interactúan con el entorno que les rodea, aunque contribuyen al desarrollo nacional promoviendo diferentes cadenas de valor, integración vertical en origen, polos de desarrollos, entre otros. Los puertos deportivos, como cualquier empresa, están compuestos por cuatro subsistemas: 1) el sistema real, que engloba los sistemas de aprovisionamiento, producción y comercialización; 2) el subsistema financiero, que localiza y atrae recursos de capital para luego invertirlos en diferentes proyectos evaluados según la conveniencia; 3) el subsistema de recursos humanos, que se ocupa de planificar y satisfacer las necesidades de mano de obra de la organización, mediante los procesos de afectación y exclusión de individuos en la empresa, y desarrollo y evaluación de las personas; 4) y por último, el subsistema de administración, que en un primer nivel táctico-operacional recoge las tareas de planificar, organizar, dirigir y controlar la organización.

En su definición Peláez Verdet afirma el rol de plataforma para el desarrollo de actividades turísticas y los servicios básicos que esta actividad debe proveer a los efectos de satisfacer las demandas requeridas. En otras palabras, lo que llamamos como el desarrollo urbano, entendiendo como tal: el conjunto de transformaciones de antropización que se efectúan socialmente sobre un soporte de dominante natural para constituir un asentamiento urbano”. (Mantero y Dosso, 1998). Una visión que encontramos adecuada para nuestras necesidades de investigación.

Por su parte, el turismo náutico se descompone en dos clases de turismo, atendiendo a la naturaleza del viaje:

I - Turismo de cruceros: caracterizado por el uso de grandes embarcaciones para el transporte masivo de pasajeros. El uso de un buque crucerista para hacer turismo convierte al pasajero en un turista náutico, ya que la navegación en el barco de una compañía de cruceros turísticos es a todos los efectos una actividad náutica, si bien se distingue por su enfoque orientado fundamentalmente al ocio y la recreación, alejado de planteamientos activos como el deportivo.

II - Turismo náutico-deportivo: se distingue del anterior en que el turista realiza el viaje con la motivación principal de realizar actividades náuticas deportivas, bien sea una vez situado en el destino escogido o a lo largo de todo el viaje, pudiendo utilizar una embarcación alquilada (chárter náutico) o en propiedad. La característica principal que distingue a este tipo de turismo del de cruceros es la de que la actividad que realiza el turista es principalmente deportiva, por lo tanto, es un turismo activo, donde el viajero desea invertir el tiempo del viaje en una práctica deportiva muy determinada. (Peláez Verdet, 2002)



En función de lo explicitado por (Peláez Verdet, 2002), a los efectos de desambiguar el termino turismo náutico para el presente trabajo, desde aquí en adelante haremos el recorte abarcando únicamente el subsistema turismo náutico-deportivo, el cual desde luego incluye el subsistema de los deportes náuticos en todas sus variantes.

El turismo náutico-deportivo es un tipo de turismo alternativo cada vez más popular que se define como vacaciones activas en contacto con el agua, mediante la realización de actividades como pueden ser la navegación en barcos de vela o yates, así como otras actividades lúdicas y deportivas que impliquen el disfrute de la naturaleza en este entorno. Además, al mismo tiempo, el turismo náutico se complementa con el disfrute de la oferta turística y recreativa de la zona. (PTMAC, s.f.)

Justificación de la investigación

Este trabajo de investigación aborda la problemática relacionada con el litoral fluvial y marítimo bonaerense desde dos aspectos centrales. Primero, analizar los factores que operan para el desarrollo de puertos deportivos y su vinculación con el entorno geográfico que lo rodea, como oportunidad para el desarrollo urbano, para el desarrollo de actividades náuticas y como eje generador de conciencia marítima en la comunidad. En segundo lugar, generar un trabajo que pueda ser útil para los tomadores de decisión, sean estos públicos o privados, quienes encontrarán en la investigación argumentos que posibiliten subsanar los vacíos que la misma pretende señalar.

En este estudio se constatarán cuestiones teóricas y se documentarán hechos, que presentan consideraciones que pueden sintetizarse en el desconocimiento generalizado de la problemática planteada, signada esta por una carencia de conciencia marítima, la carencia de políticas públicas que respalden y fomenten la expansión de los citados puertos deportivos. La virtual ausencia de estudios de este tipo otorga relevancia y utilidad al tema tratado.

Planteo del problema

El problema surge de la supuesta falta de puertos deportivos en el litoral fluviomarítimo de la provincia de Buenos Aires, limitado geográficamente al mismo desde la franja costera que abarca desde el veril sur de acceso del puerto de La Plata, hasta la ciudad de Carmen de Patagones a orillas del Río Negro y temporalmente desde 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019.

Esta situación, del cual interesa conocer la incidencia del territorio en el desarrollo de los puertos, afecta a la posibilidad de generar nuevos desarrollos urbanos o la potenciación de los que han alcanzado su techo de crecimiento. Una situación que afecta también al potencial desarrollo de los



deportes y turismo náuticos, limitando el crecimiento de la industria náutica liviana. lo cual lleva a una falta de concientización de la importancia del mar en la población.

Se han hecho algunos intentos de contrarrestar el problema, con propuestas de construcción de puertos deportivos, pero ninguno de estos por distintos factores no ha prosperado, ya que no se ha construido ninguno nuevo. Algunos de estos factores se han definido y debatido en la literatura académica, otros no tanto y algunos simplemente no se han tratado.

La falta de resolución de este problema traerá aparejado la falta de oportunidades positivas para el desarrollo costero; lo cual termina impactando negativamente en la posibilidad de crecimiento de los actores y sectores: sociales; desarrolladores inmobiliarios, turismo y servicios básicos de éste; industria naval liviana; construcción, el rubro náutico; creación genuina de puestos de trabajo; desestacionalización de la demanda turística, entre otros.

La resolución del problema podrá avanzar en la comprensión del tema, desde una visión holística; podrá otorgar lineamientos básicos para futuras investigaciones; y tendrá consecuencias positivas directas e indirectas para la sociedad.

La pregunta que empuja esta investigación es si la creación de puertos deportivos en el litoral costero de la Provincia de Buenos Aires puede ser considerado como factor de: a) generación de nuevos desarrollos urbanos o de relanzar urbanizaciones que ya hayan alcanzado un techo en su crecimiento. b) desarrollo y crecimiento de los deportes y el turismo náutico. c) generación de una conciencia marítima en la población.

Marco teórico

Desde esa pregunta que guiara la investigación es lógico preguntarnos ¿En qué contexto se desarrollan los puertos?, ¿en qué medida influye su territorio? ó, ¿a qué se debe que en algunos territorios se desarrollen más que en otros?

Sergio Boisier, escribió Teorías y Metáforas sobre el desarrollo territorial, es un artículo clásico que se propone abordar la relación entre el territorio, globalización y desarrollo. Básicamente, parte del concepto que el entorno territorial es un factor clave para el desarrollo. Es decir, que diferentes fórmulas administrativas y jurídicas del entorno territorial, la comuna, la provincia, la región, el país, el mundo, la calidad del territorio determina el desarrollo de las estructuras sociales pertinentes en cada escala. (Boisier, 1999)



Así como el globo terráqueo es importante para las naciones y para las corporaciones globales, el país lo es para las organizaciones de escala nacional y para las instituciones (normas y reglas, formales o no) de ese ámbito: las regiones o provincias o comunas, ámbitos más cotidianos, más próximos, son determinantes en el desempeño de todo aquello que las personas ven como más inmediato (empleo, educación, salud, vivienda, etc.). Estas distintas categorías territoriales no son independientes; bien por el contrario, se articulan entre sí en una verdadera “jerarquía anidada”, puesto que cada nivel impone restricciones de variado alcance sobre los niveles inferiores. Pero una jerarquía anidada no implica una sobre determinación de carácter sistémico que anule los grados de libertad a medida que se desciende en la jerarquía.

En términos territoriales, la comuna es importante para la prestación de servicios y para el fomento económico local, la región (utilizando este término sin mayores precisiones por el momento) es importante para el logro de funciones más complejas, que tienen que ver con el desarrollo tal como lo conocemos actualmente.

En el marco de una creciente globalización, los Estados nacionales tienden a reconfigurarse con menos autonomía; los territorios organizados, regiones, provincias, comunas y ciudades, aparecen como nuevos actores en la competencia internacional por el capital, la tecnología y por nichos de mercado. El eje central del soporte del desarrollo se desplaza “de arriba hacia abajo” en términos territoriales e institucionales.

La globalización, como se ha repetido en varias oportunidades, obliga a los países a una operación de cirugía mayor, como es la apertura externa, con no pocos costos internos. Si la apertura externa a su vez obliga a competir en forma competitiva (valga la redundancia), es difícil imaginar alguna posibilidad de éxito en el duro escenario actual si se pretende competir usando estructuras decisionales centralizadas, que, por ello mismo, carecen de la velocidad, flexibilidad, maleabilidad y complejidad requeridas por necesidades actuales. Así es que la descentralización, una cuestión demandada hasta ahora por razones eminentemente políticas, comienza a ser ofertada por razones de eficiencia económica competitiva.

Ello explica en parte la generalizada y creciente tendencia, observable en América Latina y en otras partes, de traspasar la responsabilidad de hacer gobierno desde el nivel de gobierno nacional/central a varias instancias de gobiernos subnacionales, nuevos o de antigua data. La expresión “hacer gobierno” ahora, en el marco de la globalización neoliberal, debe ser entendida como una función muy cercana a la función de fomento del desarrollo. (Boisier, 1999)



Parafraseando a Paulo VI, (“el desarrollo es el nuevo nombre de la paz”) ahora podría decirse que desarrollo es el nuevo nombre de gobierno. En este nuevo marco, neoliberal, por un lado, y descentralista por otro, aumenta la sensación de que algo anda mal, de que las cosas no están funcionando de la manera supuesta, que hay crecimiento económico, tal como habitualmente se le define, pero que el desarrollo, no lo acompaña, sigue siendo esquivo, como lo denomina Marshall Wolfe. (Boisier, 1999)

Con más y más frecuencia se observa que regiones cuya constelación de recursos naturales y humanos haría prever, mediando una conducción adecuada, el surgimiento de un vigoroso proceso de desarrollo, de ampliación de oportunidades, de ampliación de la libertad, de ampliación de opciones, de mayor justicia y de creciente ética en las relaciones interpersonales y también en relación con el medio ambiente, siguen sin desarrollarse, con o sin crecimiento económico.

Por supuesto que no hay explicaciones “simples” para entender la falta de desarrollo de puertos deportivos en el litoral fluviomarítimo bonaerense, si es que se entiende la complejidad del propio concepto de desarrollo. Teniendo presente la afirmación anterior, es posible, sin embargo, llamar la atención a una cuestión particular, pero de amplísima repercusión en la totalidad y cuya carencia o cuyos déficits parecen apuntar a un asunto de crucial importancia: el conocimiento.

En concreto lo que acá se plantea es que el proceso de traspasar la responsabilidad de gobernar, de “arriba abajo”, capacidad que se confunde con la capacidad para fomentar el desarrollo, se está llevando a cabo sin mediar una creación de conocimiento pertinente, como si el proceso de gobierno a escala subnacional fuese un proceso de gobierno “en chico”, como si el desarrollo fuese un fenómeno (matemáticamente) continuó en el territorio; como si no se produjesen cambios estructurales cualitativos incorporados en el cambio cuantitativo de escala. La “fractalidad”, por así decirlo, no se aplica a la gestión del desarrollo.

Información y conocimiento, son, desde este punto de vista, elementos claves del desarrollo territorial. La asociatividad y el poder político colectivo, otros dos elementos también cruciales del desarrollo en cualquier territorio, dependen fuertemente de la información y del conocimiento.

De los muchos segmentos de conocimiento necesarios en cualquier proceso societal, como lo es el desarrollo, no puede haber otro de importancia mayor que la epistemología del desarrollo territorial, en otras palabras, no hay conocimiento más importante que aquél que entrega luz sobre los factores determinantes del desarrollo.



Pero el acumular conocimiento sobre la causalidad del fenómeno del desarrollo, es decir, el llegar a identificar un conjunto de factores causales (desde aquellos relativamente clásicos, como recursos naturales hasta los de más moderna concepción, como capacidad de crear progreso técnico) no será suficiente para desatar un proceso auto sustentante de desarrollo. La clave del desarrollo, según se entiende ahora, radica en la sinergia que puede generarse mediante la articulación densa e inteligente de los factores causales. Esto a su vez presupone un complejo y permanente proceso de coordinación de decisiones que pueden ser tomadas por una multiplicidad de agentes o actores cada uno de los cuales dispone de un amplio abanico de opciones decisionales, que deben ser transformadas en una matriz decisional dirigida al desarrollo.

La construcción (social) de esta matriz es en sí mismo un proceso de elevada complejidad, sobre todo, cuando su construcción se entiende como un proceso democrático y participativo, que prescribe, por ello mismo, imposiciones desde arriba.

La única manera de lograr esto en la práctica es mediante la generación sistemática de información, elemento básico de la coordinación, que es, a su vez, un acto entre pares. La preparación del proyecto colectivo, o societal de desarrollo, o proyecto político, es la manera de generar y circular un flujo permanente de información entre los factores del desarrollo (actores, organizaciones, etc.) de manera de construir sistemáticamente la matriz aludida. La configuración de una mesa sinérgica, responsabilidad fundamental del gobierno respectivo, se basa en su potencialidad de generación de información que reduzca la incertidumbre y los costos de transacción.

El método

Desde el punto de vista del tratamiento de datos, este trabajo es una Investigación Cualitativa, la cual se orienta al estudio de los significados de las acciones humanas y de la vida social en la que se utilizaran actividades de la metodología Interpretativa (etnográfica y fenomenología). Según la profundidad y objetivos, se trata de una investigación exploratoria y descriptiva, ya que es un tema que no ha sido abordado, o muy poco estudiado

Además, entendemos que esta investigación tiene un carácter provisional en cuanto que se realiza para obtener un primer conocimiento. El lugar para el desarrollo de la investigación es el gabinete. Con esta metodología se recopila información de distintas fuentes de forma ordenada. Estas fuentes están constituidas por publicaciones o documentos ya existentes.



La Unidad de análisis serán los Puertos Deportivos existentes. Proyectos de Puertos Deportivos. Desarrollos Urbanos. Turismo Náutico-deportivo. Los diversos tipos de fuentes de datos utilizados las dividiremos en fuentes bibliográficas, fuentes documentales y datos obtenidos de entrevistas a actores institucionales e informantes calificados.

El análisis documental lo desarrollaremos en cinco acciones, a saber: (a) rastrear e inventariar los documentos existentes y disponibles; (b) clasificar los documentos identificados; (c) seleccionar los documentos más pertinentes para los propósitos de la investigación; (d) leer en profundidad el contenido de los documentos seleccionados, para extraer elementos de análisis y consignarlos en memos o notas marginales que registren los patrones, tendencias, convergencias y contradicciones que se vayan descubriendo; (e) leer en forma cruzada y comparativa los documentos en cuestión, ya no sobre la totalidad del contenido de cada uno, sino sobre los hallazgos previamente realizados, a fin de construir una síntesis comprensiva total, sobre la realidad humana analizada. La observación se caracteriza por ser: Intencionada: coloca las metas y los objetivos que los seres humanos se proponen en relación con los hechos. Ilustrada: cualquier observación para ser tal, está dentro de un cuerpo de conocimientos desde una perspectiva teórica. Selectiva: excluye aquello que solo interesa conocer del cúmulo de cosas de un amplio campo de observación. Interpretativa: describir y explicar aquello que se observa y que al final ofrece algún tipo de explicación acerca del fenómeno, al colocarlo en relación con otros datos y con otros conocimientos previos. (Bunge, 2000)

Como complemento de la investigación se realizarán entrevistas individuales no estandarizada en las cuales no hay guion, ni preguntas preespecificadas, el entrevistador está en libertad para hablar sobre varios tópicos y es posible que surjan hipótesis de trabajo que pueden probarse durante el desarrollo del encuentro, este tipo de entrevista es adecuada para estudios exploratorios. Se considera una extensión lógica de la entrevista estandarizada no estructurada, en cuyos supuestos encuentra también sus fundamentos (Dezin, 1970, como se citó en Mora Nawrath, 2004).

Los Métodos de análisis de los datos se realizarán a través de la triangulación múltiple, una técnica que consideramos apropiada para el análisis de los datos cualitativos ya que posibilita el análisis de datos recogidos por diferentes técnicas, lo cual permite analizar una situación desde distintas perspectivas o ángulos. Realizando un control cruzado empleando diferentes fuentes, instrumentos o técnicas de recogida de datos. (Dezin, 1970, como se citó en Mora, 2004). La triangulación múltiple permite emplear varios tipos de triangulaciones tanto metodológica, teórica, de datos y observadores.

Desde esa mirada, el **objetivo general** propuesto lo dividimos en dos partes:

[<< Volver al índice General](#)

[<< Volver al índice Anexos](#)



Por un lado, evaluar los factores que operan como obstáculo para el proyecto y construcción de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense. Por otro, analizar a los mismos como un vector de promoción del turismo náutico deportivo y de generación de conciencia marítima en la comunidad. El periodo por estudiar se enmarca entre el 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019, y relevará las acciones y omisiones tanto del gobierno argentino (nacional, provincial y municipal) como de los operadores privados y, la incidencia de los factores geográficos, sociales y ambientales en su desarrollo. Se parte del supuesto de la existencia de un limitado número de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense.

En ese sentido, los **objetivos específicos** son

1. Identificar aquellos factores de desarrollo urbano que conlleva la construcción de un nuevo puerto deportivo.
2. Analizar los puertos deportivos como factor de desarrollo y crecimiento del turismo náutico deportivo, en el litoral fluvio-marítimo bonaerense.
3. Analizar la relación entre la práctica del turismo náutico deportivo y la generación conciencia marítima en la comunidad.
4. Evaluar la percepción de los actores sociales, económicos y políticos acerca de las políticas relacionadas con los puertos deportivos, en el periodo temporal ya citado precedentemente.

De esta manera, la **hipótesis de trabajo** la dividimos en dos partes.

El proyecto y construcción de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense genera oportunidades para nuevos desarrollos urbanos, promueve el turismo náutico deportivo, y coadyuva a la construcción de una conciencia marítima en la comunidad.

El limitado desarrollo de los puertos deportivos bonaerenses durante el periodo entre el 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019 es el resultado de incongruencia de las políticas gubernamentales y de los condicionantes geográficos y ambientales propios del entorno. Ambas cuestiones, generan el incumplimiento de las normativas vigentes por parte de actores tanto públicos como privados.

Estructura del trabajo



El trabajo consta de 5 capítulos en la cual se va analizando la problemática, como así también la idea general sobre las causas, evolución y vigencia del fenómeno estudiado.

En cada capítulo se desarrolla conclusiones parciales relacionadas a los objetivo específicos y generales, como así también en los temas emergentes.

En el cierre del trabajo, se desarrolla las conclusiones y la confirmación de la hipótesis, obtenidas a través de la evaluación e interrelación de las conclusiones parciales que se formulan en cada capítulo.

Anexos

Al igual que en índice general, el índice del anexo, también a través de cada uno de los títulos y subtítulos podremos acceder a los mismos, en forma directa haciendo Ctrl + Clic con el mouse, ya que los mismos se encuentran enlazados digitalmente. Al final de cada título o subtítulo, podremos encontrar otro enlace que nos llevara al índice general o bien al índice de anexos, pudiendo de esta manera hacer un recorrido más dinámico del documento de tesis y sus anexos.

Entrevistas

Las entrevistas se han realizado mediante videoconferencia, con la herramienta Zoom, las mismas han sido grabadas con el consentimiento de los entrevistados, y se han subido a la plataforma YouTube en formato oculto, a los efectos de mantener la privacidad de estas. Razón por la cual se solicita un uso y consulta discreto de las mismas.



1.0 CAPITULO I – ANALISIS SITUACION ARGENTINA

El presente capítulo sintetiza un análisis de la situación, que describe los aspectos en relación con la situación de los puertos deportivos, los desarrollos urbanos, el turismo náutico deportivo y la conciencia marítima en la República Argentina en general, en el ámbito geográfico que abarca el presente trabajo, el cual se corresponde con el litoral fluviomarítimo bonaerense y dentro del periodo de tiempo consignado. Finalmente, se arriba a conclusiones parciales enfocadas en los objetivos particulares y general.

1.1 SECCION I – Formatos de Puertos Deportivos

En esta sección, se procede a la descripción actual de los puertos deportivos e instalaciones náuticas menores y sus distintos formatos funcionamiento.

1.1.1 Formato:

Los resultados obtenidos del diagnóstico inicial relevan que existen en Argentina varios formatos de puertos deportivos según su administración:

1.1.1.1 Club náutico:

La oferta actual de puertos deportivos en nuestro país se compone principalmente a la pertenecientes a clubes náuticos, los cuales funcionan bajo la forma de asociaciones civiles sin fines de lucro, con la correspondiente personería jurídica, y la posterior inscripción en la PNA como club náutico, previa a la cumplimentación de los requisitos que esta agencia requiere. Este formato le otorga una categoría de uso privado exclusivo para los socios tanto en la parte terrestre como en el agua, teniendo otras actividades tanto sociales, como deportivas no náuticas. En la mayoría de los casos no llegan a tener un carácter “elitista”.

Los clubes náuticos dificultan a quienes potencialmente están interesados a aproximarse al agua. lo mismo podemos afirmar de las instalaciones regentadas por clubes deportivos, no están integradas en la oferta turístico-recreativa náutica.

1.1.1.2 Barrio y country náutico:

Son básicamente desarrollos inmobiliarios cerrados que cuentan con lotes con casas, con frente de acceso vial y frente de acceso náutico con amarra propia. Cuentan también con los denominados dormís (departamentos 2/3 ambientes) y con una dársena náutica general, donde los residentes pueden ser de fin de semana, de temporada o de vivienda permanente. Tienen habilitación como club náutico



con la PNA. Ejemplos: Asociación Civil Barrio Parque Náutico Boating Club en San Isidro o Club náutico Escobar, entre otros. En todos los casos tanto el acceso por tierra y por agua es para sus propietarios, inquilinos o visitantes.

1.1.1.3 Marina:

Este formato de puertos deportivos de uso público-privado, Sin ser socio, se puede alquilar el uso una amarra por un periodo de tiempo a convenir, incluyendo los servicios disponibles en los mismos. El acceso terrestre y por el agua es exclusivo para los amarristas. Ejemplos: Marina del Sol en San Fernando BA, o Marina Puerto Norte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El servicio es igual que un estacionamiento de autos.

1.1.1.4 Puerto seco:

En un puerto seco, las embarcaciones no toman amarra, sino que son guardadas sobre tráiler en un playón. Ejemplo el Club Náutico Bahía Blanca.

1.1.1.5 Bajada pública:

La bajada pública, de una rampa con los medios apropiados y de seguridad para subir y bajar embarcaciones al agua, sean lanchas, motos de agua, jet ski, entre otras embarcaciones aptas para tráiler. Con un sector para el estacionamiento de los vehículos automotores y los tráileres con el que se transportaron las embarcaciones o artefactos acuáticos. Son ampliamente utilizadas para la navegación deportiva, y no tienen servicio de guarda.

1.1.1.6 Guarderías:

Son para el caso específico de lanchas, estas se guardan bajo techo de naves cerradas que admiten varios niveles de estiba en altura. Ejemplo cualquiera de las ubicadas en la zona del Tigre. Siempre disponen del utilaje adecuado y los elementos de izado para retirar o colocar en el agua las embarcaciones. El servicio de guarda es por acuerdo entre las partes, al igual al de un estacionamiento de autos.

1.1.1.7 Puertos deportivos públicos:

Son los puertos deportivos públicos, en los cuales se puede tomar una amarra por un tiempo indeterminado, no teniendo que ser socio, donde el espacio es administrado por el Estado, o por un concesionario. Tanto el acceso náutico, como el terrestre es público, siendo el primero tarifado. Dando posibilidad al turismo náutico y al paseo ciudadano.

Este formato no existe en nuestro país. Un ejemplo es la política de puertos deportivos públicos, es la existente en la vecina República Oriental del Uruguay (ROU), donde cada puerto deportivo



es público en el más amplio sentido de la palabra, donde el paisaje costero, es compartido por los usuarios del puerto, como de los ciudadanos y turistas que se acercan a visitarlo practicando el ocio. Ejemplos: De la ROU: Puertos de Carmelo, Colonia del Sacramento, Riachuelo, Juan Lacaze (Puerto Sauce), Santa Lucía. Buceo, Piriápolis, Punta del Este y La Paloma.

Sin embargo, podríamos citar algunos casos particulares en nuestro país, que pueden tener algún punto de semejanza: 1) Puerto de Olivos, Olivos BA: es de acceso público en su parte terrestre, más específicamente sobre el malecón, el cual es muy visitado tanto por los ciudadanos y el turismo general. El espejo de agua esta concesionado a 3 clubes: Club Náutico Olivos, Yacht Club Olivos y el Circulo de Pilotos de Yate. Por ende, tanto el acceso náutico y el sector terrestre de estos es exclusivo de los socios. No cuenta con sector náutico público. 2) Puerto de Mar del Plata BA: en su dársena deportiva, no es de acceso público en su parte terrestre, ni en el agua. El mismo se encuentra concesionado a 4 clubes: Yacht Club Argentino, Club Náutico Mar del Plata, Centro Naval Delegación Mar del Plata, Club Motonáutico Mar del Plata.

En estos clubes, se desarrollan actividades sociales y deportivas no náuticas. No cuenta con sector náutico público.

1.1.2 Normativa legal Vigente

1.1.2.1 Puertos Deportivos

En cuanto a la afectación existente de puertos deportivos, podemos observar la falta de una legislación acorde, ya que la LEY N° 24043 de actividades portuarias, 1993) en su Artículo 7, apenas menciona los puertos recreativos.

“Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad”. LEY N° 24043 de actividades portuarias, 1993), Artículo 17)

1.1.2.2 Asociaciones Civiles sin fines de lucro

Siendo que casi la totalidad de los puertos deportivos existentes son de uso privado, ya que están conformada su estructura como instituciones náuticas, bajo la forma de Asociación Civil sin fines de Lucro y son de uso exclusivo para sus Socios. El uso de una amarra circunstancial para los no socios depende únicamente del derecho de admisión que estas se reservan, como cortesía.

Una asociación civil es una organización de la comunidad con personería jurídica, integrada por varias personas que se constituyen sin fines de lucro, para el cumplimiento de un objeto de interés



general y de bien común. Sus objetivos son culturales, educativos, artísticos, asistenciales, deportivos, o similares, sea para las personas asociadas o para terceros.

Las Asociaciones Civiles están reguladas en el Código Civil y Comercial, primeramente, siendo designada como persona jurídica privada en el art. 148 y luego desarrollada entre los artículos 168 a 186. Comienza siendo caracterizada por su objeto:

“La asociación civil debe tener un objeto que no sea contrario al interés general o al bien común. El interés general se interpreta dentro del respeto a las diversas identidades, creencias y tradiciones, sean culturales, religiosas, artísticas, literarias, sociales, políticas o étnicas que no vulneren los valores constitucionales. No puede perseguir el lucro como fin principal, ni puede tener por fin el lucro para sus miembros o terceros”. (Dirección Provincial de Personas Jurídicas, 2016).

Para constituir una Asociación Civil, se debe confeccionar el Estatuto Social que va a regir el funcionamiento de la Asociación. Todos los Asociados están obligados a su cumplimiento. Actualmente, el Estatuto Social puede realizarse únicamente por Escritura Pública.

La Escritura pública incluirá: La identificación de los constituyentes, el Acta Constitutiva y el Estatuto Social.

1.1.2.3 Clubes Náuticos:

Un club náutico es un tipo de club deportivo destinado fundamentalmente a la práctica y promoción de actividades y deportes náuticos. Dentro de esta clasificación, también existen subcategorías o especificaciones, como pueden ser los clubes de vela o los clubes de remo.

Los clubes náuticos pueden ser de carácter público o privado y se conforman por un grupo de individuos asociados, que se denominan socios. Por lo general, los socios deben realizar una contribución periódica (mensual, bimestral, semestral, etc.) para mantener su plaza en el club.

Por otra parte, la gran mayoría de los clubes deportivos también cobran un valor único correspondiente a la matrícula o inscripción. Cualquier persona con un presupuesto medio puede pertenecer a estos clubes.

Dada la naturaleza de sus actividades, no es extraño que un club náutico ponga como requisito para la asociación poseer una embarcación. En algunos casos más específicos, también es posible que se solicite que la embarcación tenga ciertas características, como puede ser contar con una eslora. (García, 2019)



1.1.2.4 Barrios Cerrados y Countries¹:

El fenómeno de su desarrollo comienza durante los años `80 y su auge e irrupción masiva hubo de suceder durante la década de los `90. Los barrios cerrados cercenan los accesos públicos a la costa, privatizan el espacio costero que debería ser público. Estos barrios se encuentran rodeados o cercados por muros, puertas y rejas, barreras físicas que restringen e impiden la entrada de los “no-queridos”. Sus habitantes buscan homogeneidad social y un estilo de vida determinado; constituyen una solución para algunas familias en relación con la inseguridad urbana y la delincuencia.

El marco legal en la provincia de Buenos Aires está dado por el Decreto-Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo de Argentina, Código de Planeamiento Urbano del Municipio correspondiente, y por la Ley Nacional 13512 de Propiedad Horizontal. Además de todos las factibilidades y permisos a gestionar a nivel municipal y provincial.

Los terrenos en venta, si bien no son -aún- barrios cerrados, todo parece indicar que pronto habrán de serlo. Son terrenos que han quedado vacantes, fruto de la privatización avanzada de la zona; no son accesibles y también impiden el acceso al río. (Cuberos y Marks, 2012)

1.2 SECCION II - Litoral costero de la provincia de Buenos Aires

En esta sección, se procede a la descripción de las características actuales del litoral fluviomarítimo de la provincia de Buenos Aires.

1.2.1 Instalaciones náuticas existentes:

No todas las instalaciones enlistadas son aptas para considerarlas puertos deportivos, ya que no están debidamente desarrolladas. Según el Diagnostico Nacional de Turismo de Aventura 2016:

“Hay una falta de infraestructura específica para las actividades de turismo aventura: senderos de mountain bike, senderos de trekking, muelles para la realización de actividades náuticas y pesca deportiva, sanitarios en diversos atractivos turísticos y puntos de gran circulación”. (ASOCIACION ARGENTINA DE ECOTURISMO Y TURISMO AVENTURA y CAMARA ARGENTINA DE TURISMO, 2016).

¹ En las grandes ciudades suelen haber espacios de carácter privado habitados por personas con un alto poder adquisitivo. Estos enclaves reciben distintas denominaciones: zonas residenciales, urbanizaciones, barrios privados o countries. En cualquier caso, se trata de zonas urbanas con unas características singulares. Fuente: <https://www.definicionabc.com/social/barrio-privado.php>



Haciendo un recorrido de las instalaciones náuticas existentes relevadas en el litoral costero bonaerense, en el litoral costero limitado por la presente tesis, el cual se extiende desde del veril sur del canal de acceso al Puerto de la Plata, hacia el Sur hasta la ciudad de Carmen de Patagones en la Provincia de Buenos Aires.

Los podemos enlistar por su ubicación en área fluvial y área marítima respectivamente y pasar a enlistar de Norte a Sur. [Figura # 001](#)

1.2.1.1 Litoral fluvial Río de la Plata:

De Norte a Sur (desde el veril Sur del Canal de Acceso al Puerto de La Plata BA, hasta la Punta Rasa del Cabo de San Antonio, San Clemente del Tuyú)

Partido de Magdalena (Arroyo Atalaya)

- Yacht Club Atalaya Asociación Civil, Atalaya, Partido de Magdalena. Ubicado en el arroyo Atalaya, Yachting embarcaciones menores. Falta completar escolleras y dragado para embarcaciones medianas.

Partido de Castelli (Río Salado)

- Puerto Boca del Salado

Partido de General Lavalle (Río Ajo)

- Club Náutico Lavalle Asociación Civil, General Lavalle, Partido General Lavalle. Ubicado en el Río Ajo, Yachting embarcaciones pequeñas y medianas. Dificultad en la entrada, formación de barra en la desembocadura en el Río de la Plata.

Partido de la Costa (Río San Clemente)

- Club de Pesca, Náutica y Fomento de San Clemente del Tuyú Asociación Civil, Tapera de López, Punta Rasa, San Clemente del Tuyú., se trata de una dársena dragada, embarcaciones medianas. Entrada con mucha dificultad y en ventana de marea, por falta de campaña batimétrica, cuarterones y balizamiento.

1.2.1.2 Litoral marítimo Bonaerense:

De Norte a Sur (Desde la Punta Rasa del Cabo San Antonio en San Clemente del Tuyú, hacia el Sur, hasta la desembocadura en Río Negro en el mar, Puta redonda, Villa 7 de Marzo -La Baliza, Partido de Patagones)



Partido de General Pueyrredón (Mar del Plata)

- Dársena deportiva del Puerto de Mar del Plata – Ciudad con potencial para ser jerarquizada como Estación Náutica (Ver Glosario de Términos y Conceptos en Anexo)
 - Centro Naval Asociación Civil Mutualista, Delegación Mar del Plata. Yachting
 - Club Motonáutica Mar del Plata Asociación Civil. Motonáutica
 - Club Náutico Mar del Plata Asociación Civil. Yachting
 - Yacht Club Argentino Asociación Civil. Yachting

Partido de Quequén (Necochea), Partido de Necochea (Río Quequén grande)

- Agrupación de Navegación a Vela Vito Dumas Asociación Civil, Quequén, sobre Río Quequén Grande. Yachting. Atraque en boyas.
- Club Náutico Necochea Asociación Civil, Necochea, sobre Río Quequén Grande. Aguas arriba del Puente Colgante Hipólito Yrigoyen (1929), el cual no posee gálibo suficiente para yates de vela medianos o grandes.

Partido de Coronel Rosales (Punta Alta):

- Club de Náutica Puerto Rosales Asociación Civil, Puerto Rosales.
- Club de Pesca y Náutica Puerto Belgrano Asociación Civil, Puerto Belgrano.

Partido de Bahía Blanca (Bahía Blanca):

- Club de Pesca y Náutica Puerto Galván Asociación Civil, Puerto Galván.
- Club Náutico Bahía Blanca Asociación Civil, Puerto Ing. White. Puerto deportivo seco, con medios de elevación de embarcaciones, por la gran amplitud de marea. Yachting. Promociona el día de su aniversario un Open Day Club Náutico: Bautismos de navegación. Demo Kayak SUP y Windsurf, con acceso libre y gratuito.
- Club De Pesca y Náutica Gral. D. Cerri Asociación Civil, Puerto Cuatros, Gral. Daniel Cerri, Bahía Blanca.

1.2.2.3 Litoral fluvial Río Negro:

De Este a Oeste (Desde la desembocadura en Río Negro en el mar, Puta redonda, Villa 7 de Marzo -La Baliza, en su recorrido de 31 km. hasta Carmen de Patagones, Partido de Patagones)

Partido de Patagones (Provincia de Buenos Aires)

[<< Volver al índice General](#)

Especialista Ing. Civil Jorge Mario Bertolino

[<< Volver al índice Anexos](#)

Página 29 de 216



Carmen de Patagones, Partido de Patagones, frente a la ciudad rionegrina de Viedma. A orillas del Río Negro límite geográfico de la provincia de Buenos Aires, con la provincia de Río Negro,

- Club Náutico Comandante Luis Piedrabuena Asociación Civil. A orillas del Río Negro, Canotaje.

1.2.2 La costa como recurso del litoral marítimo bonaerense:

El litoral atlántico argentino alcanza más de 5000 km. de extensión, incluyendo las costas de Tierra del Fuego e incluyendo los litorales insulares, En general se trata de costas bajas, con un suave declive hacia el mar hasta alcanzar los 200m, de profundidad, conformado el Mar Epicontinental que baña la plataforma continental.

1.2.3 Geomorfología de la costa bonaerense:

La costa de la Provincia de Buenos Aires tiene una extensión de 1280 km. Este extenso litoral comprende ambientes de diversas características como consecuencia del recurso geomorfológico dominante. En algunos sectores son costas bajas y vulnerables a la inundación, coinciden con la prolongación de la llanura pampeana de escasa altura donde la dinámica oceánica (rango de mareas, corrientes, litoral de arena, características del oleaje) favorece la acumulación de sedimentos. De modo inverso, existen áreas bonaerenses con características opuestas de interfase continente-océano, originando costas de erosión con la presencia de acantilados debido a la acción marina. En el resto de la provincia abundan costas arenosas en diferentes estados de evolución (Vega, 1995, como se citó en Benseny, 2011).

El litoral atlántico bonaerense se puede dividir en función de factores oceánicos y continentales. Entre los primeros se considera la deriva litoral predominante (desde el S y el SE) y el rango de mareas entre los segundos, el estado de interface entre el mar y el continente y viceversa. Ambos factores determinan los siguientes tramos: Punta Piedras-Punta Rasa; Punta Rasa-Laguna Mar Chiquita; Laguna Mar Chiquita-Puerto Quequén, Puerto Quequén-Punta Alta¹; Punta Alta-Punta Laberinto²; Punta Laberinto-Boca del Río Colorado Viejo; Boca del Río Colorado Viejo-Isla San Blas; Isla San Blas-Punta Redonda³. (Vega, 1995, como se citó en Benseny, 2011).

¹ Punta Alta, partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales, Provincia de Buenos Aires.

² Punta Laberinto, Municipio Punta Laberinto Provincia Buenos Aires - Latitud -39.4445700 S Longitud - 62.0414400 W

³ Punta Redonda en la desembocadura del Río Negro, Partido de Patagones, Provincia de Buenos Aires.



1.2.3.1 Litoral Fluvial Río de la Plata - Bahía de Samborombón:

El área de la bahía de Samborombón Figura # 023, es un humedal de gran extensión, posee una superficie de más de 3000 km² y una extensión de costa de 120 km. Su altimetría promedio es menor a 1 m sobre el nivel del mar. Tiene la particularidad de ser afectada por las tormentas oceánicas (sudestadas) las cuales traen aparejadas grandes eventos de inundación. Geomorfológicamente el área es una planicie de marea ascendida que, en la actualidad, se encuentra bajo los efectos de erosión generalizada (Codignotto & Aguirre, 1993; Bértola, 1995, como se citó en Codignotto et al., 2011). Esto presenta un condicionamiento para el mantenimiento de los factores ecológicos como los sistemas costeros en su estado natural. Además, deviene en la pérdida de tierras costeras, propiedades e infraestructura pública. Estos fenómenos erosivos parecen haberse incrementado a partir de la década del 70' y, en especial, entre 1980 y 1990 (Codignotto, 2009, como se citó en Codignotto et al., 2011)

Todo indicaría que el aumento en las alturas y en las frecuencias de incidencia del oleaje proveniente del E y del ESE podrían explicar, en parte, el incremento de los procesos erosivos y cambios morfodinámicos que se observan desde hace algunos años, esto especialmente referidos al sector sur de la bahía de Samborombón. En ese sentido, un leve cambio del flujo de energía de las olas (el cual depende de la altura y de la dirección de incidencia del oleaje) podría estar jugando un papel central en la dinámica costera de toda la región estudiada.

Finalmente cabe señalar que por ser esta bahía un amplio sector, de aproximadamente 150 km de extensión es un ámbito ideal para observar cambios generalizados. A ello debe agregarse que el sector costero no presenta mayores intervenciones humanas. Estas dos condiciones hacen que se considere al área un laboratorio natural ideal, para determinar las variaciones y las magnitudes de cambios atribuibles al Cambio Climático. (Codignotto et al., 2011)

1.2.3.2 Litoral Marítimo de la Provincia de Buenos Aires:

La costa oceánica de la Provincia de Buenos Aires presenta gran diversidad de playas a lo largo de sus 600 km, con diferentes regímenes de oleaje, mareas, y con composiciones granulométricas y morfológicas variables. Entre San Clemente, al NE, y Pehuén-Co, al SO, se concentran más de 30 localidades balnearias que pertenecen a 12 partidos de la provincia [Figura # 008](#). Los municipios presentan importantes diferencias en cuanto a cantidad de población y actividades económicas. Principalmente se destacan actividades asociadas al turismo y actividades comerciales vinculadas al movimiento de los puertos.



Esta región litoral se ve afectada por numerosos problemas ambientales y climáticos, principalmente debidos a la erosión costera. Las actividades antrópicas como la construcción de defensas costeras, el crecimiento urbano sobre estructuras medanosas y la extracción de arena sin un apropiado manejo han agravado los procesos erosivos y acrecentado la vulnerabilidad frente al cambio climático.

La constante acción del oleaje y el impacto de los eventos de tormenta severos son los responsables primarios de la dinámica erosiva de la costa bonaerense. Estudios referidos a obras puntuales como la instalación de rompeolas para prevenir erosión en la zona de acantilados en Mar del Plata, la ejecución de defensas costeras para protección de rutas o los planes de modificación de una de las escolleras del Puerto de Mar del Plata refuerzan la necesidad de contar con un manejo costero integrado y planificado. Resulta en este contexto que se plantea la preocupación de la provincia de Buenos Aires respecto de la vulnerabilidad de la costa ante las distintas amenazas que afectarían su dinámica en el marco del cambio climático (Tomasin, et al., 2020)

1.2.3.3 Litoral fluvial del Río Negro:

El río Negro nace de la confluencia del Limay y Neuquén, en la provincia del mismo nombre, y baja en dirección noroeste/sudoeste, incluyendo un sector pequeño del sur bonaerense, cerca de Carmen de Patagones. Siendo el río más caudaloso de la Patagonia, siendo que tiene un caudal de 1.014 metros cúbicos por segundo¹. Cuenta con un ancho de 200 a 400 metros de promedio, llegando a un máximo de 14 km en Valle Medio.

Presenta un valle Encajonado entre las bardas², tiene un ancho que ronda entre los 5 y los 25 kilómetros, su máxima extensión se presenta en Choele Choel.

Distintos trabajos de expertos y organismos advirtieron de la presencia preocupante de naftaleno (subproducto del petróleo), amoníaco, sulfuros, fenoles y metales pesados.

Luego de un recorrido de 635 kilómetros, en el que sus aguas cruzan mesetas, valles, ciudades y pueblos, el río Negro llega al mar argentino, saliendo con muy poca profundidad y pendiente, donde se forman canales bajo el agua. Solo en bajamar, el río puede entrar al mar.

La desembocadura del río Negro es la de mayor dificultad en el continente americano, después de la del Amazonas en Brasil.

¹ <https://www.rionegro.com.ar/al-rio-mas-caudaloso-de-la-patagonia-le-cuesta-entrar-al-mar-XL3481321/>

² Argentinismo: Por esta razón estimamos que aquí y en otras partes de la Patagonia cuando se habla de "barda", siempre se refiere al borde, que ve el viajero, de una meseta desde la llanura u hondonada donde se ubica. Esto sucede en Neuquén, en todo el Alto Valle, en Barda Negra, Barda Colorada.



Las características de la desembocadura están conformadas por extensos bancos de arena, zonas cenagosas, una amplitud de mareas de 6 metros, canales que se forman y cambian de lugar, corrientadas en distintos sentidos, baja profundidad cuando el mar se retira, generando taponamientos.

La comparación sobre cómo desemboca el Negro en el Atlántico es inevitable, porque cuesta encontrar otro final parecido. Es que hay ríos con desembocaduras bien gráficas, en los que alcanza con pararse en la costa, hacerle un clic a la cámara y ya está. De un lado se ve el cauce que llega y del otro el mar que se abre y lo absorbe. El río Quequén, en Necochea, y el Chubut, en Rawson, son dos claros ejemplos de esta descripción.

En el caso del Negro es más confuso. El color marrón gris del agua y la arena -y del cielo si está nublado- unifican el paisaje y hacen difícil separar río de mar. Desde El Faro Río Negro o el balneario El Cóndor no se ve bien la desembocadura. Hay que acercarse hasta el pescadero por la playa de la margen sur o a La Baliza, desde la costa bonaerense. Desde esos lugares todo es más comprensible.

La influencia de las mareas sobre el río es tan fuerte que se percibe hasta 45 kilómetros aguas arriba de la desembocadura, en las cercanías de San Javier. Durante la pleamar sucede un notorio taponamiento.

La desembocadura del río Negro se encuentra a 31 kilómetros aguas abajo de las ciudades de Viedma y Patagones y es recomendable observarla desde las dos costas para comprender bien su final. En el viaje por Carmen de Patagones se accede por un camino de ripio en buen estado (si no llueve) que va cruzando una zona de ladrilleras, campos de forrajes, soja y varios medanales. Cada tanto, el cauce con aguas planchadas se deja ver a la derecha.

Es un viaje tranquilo, de unos 40 kilómetros. El destino final es la pequeña villa 7 de Marzo¹ (conocida como La Baliza), un territorio de pescadores y de quienes practican deportes de viento. Allí río y mar se funden en aguas sin oleaje, planchadas y con bancos de arena.

El recorrido por la costa sur se inicia desde Viedma, por la Ruta Provincial 1 que es asfaltada y recorre el llamado camino de la costa.

Hay que entrar al balneario El Cóndor y luego recorrer unos 4 km por sus playas de arena firme para llegar al punto de desembocadura, en la zona conocida como el pescadero.

¹ 7 de Marzo: Paraje de la costa bonaerense. En la playa, una lengua de río se acerca y se encierra cerca de la costa en un arenal. Detrás de esa franja, el mar de tono. Zona de médanos y cangrejales.



Cuando la marea sube, se ve como el río se tapona y la correntada revierte. Cerca de la desembocadura se encuentra el Faro Río Negro, del que se logra una vista privilegiada.

Su flujo se encuentra regulado por las represas instaladas en los ríos Limay (Alicurá, Piedra del Águila, Pichi-Picún-Leufú, El Chocón y Arroyito) y Neuquén (Complejo Cerros Colorados, integrado por cinco diques), y luego se desangra por diversos canales de regadío.

El caudal medio aforado es de aproximadamente 1020 m³ /s, sin variaciones estacionales sustanciales, y discurre desde una altura de 256 metros sobre el nivel del mar hasta el Océano Atlántico, con un gradiente medio de 0,41% (máximo de 0,67% en la confluencia de sus dos afluentes y mínimo de 0,16% en la desembocadura).

El ancho del cauce varía desde los 400 m con aguas altas en Paso Roca (260 m con aguas bajas) hasta los 194 m en Primera Angostura (km 145) en los períodos bajos. En la desembocadura, próximo al Banco San Miguel, la amplitud es de 300 m.

La velocidad de su corriente era relativamente constante pero elevada, entre 2 y 2,5 m/seg (es decir, equivalente a 4 y 5 nudos, respectivamente).

La factibilidad de navegación del Río Negro ya ha sido afirmada preliminarmente por el Servicio de Hidrografía Naval en reiterados análisis de larga data. Hay constancias provenientes de la expedición de la Beagle (con el Capitán Fitz Roy y el científico Darwin, en 1833), que realizó un levantamiento de la boca. Posteriormente, hubo estudios dedicados de los ingenieros Huergo, Lange, Wauters, Marcel y Debenedetti, entre otros.

Todo indica una posibilidad cierta y realizable, desde su boca, junto al faro Río Negro (Lat. 41° 04' S, Long. 062° 51' W), hasta la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, lo cual, además, fue ratificado fácticamente por numerosas expediciones exploratorias y obras precursoras. Los primeros registros náuticos llegan de 1782, con la incursión completada por el Alférez Basilio Villarino. Luego, fue el Capitán Ceferino Domínguez quien, en 1869, llegó hasta la isla de Choele-Choel (km 445) con un vapor a hélice de 5 pies de calado. En 1879, se formó la Escuadrilla del Río Negro con los vapores Río Negro y Triunfo, al mando del Coronel Erasmo Obligado, para dar apoyo a la Campaña del Desierto.

Entre 1924 y 1925, se realizaron trabajos de dragado de la barra de acceso y de los pasos Paloma Grande (km 20-22) y Saladera (km 30-35), para permitir el arribo de ultramar a los muelles de Carmen de Patagones y de Viedma. El río fue balizado, y se mantuvo un Servicio de Navegabilidad



hasta 1950. Su barra era franqueable hasta 1973 por buques de 8 pies de calado (con marea adecuada), mientras que el curso era navegado por embarcaciones de un máximo de 5 pies.

En años posteriores, incluso en la última década, diferentes buques de la Armada Argentina de poco porte (barreminas, avisos y multipropósitos) han hecho navegaciones de visita a la zona. (Giannola Otamendi, 2019)

1.3 SECCION III: Turismo Náutico Argentina

En esta sección, se procede a la descripción actual del turismo y deportes náuticos.

1.3.1 Ministerio de Turismo de la Presidencia de la Nación:

El Ministerio de Turismo de la Presidencia de la Nación a través de su Subsecretaria de Desarrollo (Programa de Destinos y Productos para el Desarrollo Inclusivo) ha planteado una efectiva innovación de la oferta turística tradicional. Que se puso en marcha el 24/11/de 2011, junto a la Secretaria de Turismo de la Provincia de Buenos Aires¹ en la Ciudad de San Pedro (Alto Delta Bonaerense), para la variable de mucha fuerza competitiva y diversificada en los “Bordes Acuáticos Argentinos”, conocida mundialmente, como Turismo Náutico.

1.3.1.1 Objetivo:

El objetivo oficializado es:

“Impulsar y promover actividades turísticas innovadoras sostenibles y responsables que integren el entramado productivo de las comunidades locales”

Es conocida la acción que este Área de Gobierno, hoy Ministerio comenzó con la gestión de Enrique Meyer en el año 2003. En esos años se pusieron en marcha en el país una serie de políticas públicas que se conjugan en la idea de fuerza de construir un modelo de desarrollo con inclusión social, diversificación productiva e integración regional.

Se rescató que esta actividad ha logrado tener una particular Capacidad dinamizadora de la economía, e Integradora de la sociedad.

¹ Directora del Programa: Lic. Mariana Pérez Márquez Ejecutivo para el Desarrollo del Turismo Náutico, Lic. Sergio Rodríguez W.



La Ley Nacional de Turismo (25.997) sancionada en 2004, en su artículo primero declara al Turismo como: “*actividad socioeconómica estratégica y esencial para el desarrollo del país y prioritaria dentro de las políticas de Estado*”.

1.3.1.2 Instrumentos de gestión:

Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS) 2016 / 2020

1.3.1.3 Premisas:

- Consolidación Institucional del Turismo,
- Sustentabilidad,
- Desarrollo Equilibrado del Espacio Turístico Nacional,
- Sistema de Incentivos y Estímulos para el Desarrollo
- La oferta de deportes náuticos y de playa será, en el futuro, la que determine en buena medida la elección de un destino por parte del cliente, declaró el gerente de la Asociación Española de Estaciones Náuticas, Rafael Moreno, en la FITUR 2014. Diversificar la oferta y segmentarla fue el primer objetivo de esta Asociación, que se define como “*una marca de calidad que certifica destinos excelentes*” y que propugna un modelo integral de gestión del territorio en “*el ámbito turístico, deportivo y de naturaleza*”, declaró Moreno.
- La organización que dirige integra, no sólo reparos, dársenas y pequeños puertos deportivos, también alojamientos, oferta complementaria y actividades en tierra. “*Es un modelo integral de gestión sustentable del territorio*” que puede ser la base sobre la cual revitalizar destinos de costa”.

El turismo náutico es un mercado que evoluciona y está “entre los sectores turísticos que menos está sufriendo la crisis”, declaró Moreno, que asegura que probablemente, el turismo náutico sea uno de los motores del sector en el futuro Turístico Regional.

1.3.1.4 Áreas de actuación de la política de desarrollo:

Dirección de Desarrollo de la Oferta

Programa Federal de Destinos y Productos

- Mejorar la calidad de vida de las comunidades con vocación turística del país, procurando generar experiencias significativas en los visitantes
- Contemplar la totalidad del macroproceso de construcción de productos turísticos, que convoca a todos los actores del sector.
- El desarrollo equilibrado y diversificado del espacio turístico nacional es el eje de actuación
- Desarrollo de productos innovadores



- Capaces de desestacionalizar la afluencia turística y desconcentrar geográficamente la oferta.
- Gestión participativa en red (Sector público: local, provincial, Nacional y Sector privado).
- Definición y Gestión conjunta de objetivos estratégicos (planteados en el PFETS).
- Enmarcados en espacios turísticos de desarrollo potencial.

1.3.1.5 Oportunidades del turismo náutico:

- Actividad Innovadora
- Diversidad de la oferta
- Oportunidad comercial
- Calidad en los Servicios
- Interés de mercados nacionales e internacionales
- Vínculo emocional
- Generación de experiencias únicas
- Fidelización del Turista
- Dispersión del espacio geográfico

1.3.1.6 Proyecto MINTUR Turismo Náutico - Aproximación conceptual

Representa todo desplazamiento turístico cuya motivación principal es la realización de actividades con ánimo recreativo o deportivo, en cuerpos de agua como el mar, ríos, lagos o lagunas, y donde se utiliza algún elemento de desplazamiento acuático (embarcación, tabla, equipo de buceo, etc.)

Las actividades que se incluyen pueden ser:

- Navegación de placer, navegación a vela, cruceros
- Kayak, remo tradicional, motonáutica
- Surf, kitesurf, windsurf,
- Esquí acuático, buceo deportivo,
- Avistaje o natación con fauna marina

1.3.1.7 Desarrollo del producto turismo náutico:

Servicios turísticos requeridos por la demanda:

- Chárter náuticos: alquiler de embarcaciones
- Excursiones y paseos náuticos (avistaje de fauna, pesca embarcada, safari fotográfico, recreo, etc.), Amarras de cortesía, Alquiler de motos acuáticas, elementos para el surf, remo navegación y otros equipos de agua menores.



- Guarderías para embarcaciones, Suministro de agua, energía, wi-fi, combustible, repuestos, etc. Información (previsiones meteorológicas, guías náuticas, etc.)
- Otros

1.3.1.8 Características principales de la demanda:

1.3.1.8.1 Demanda directa

- Propietarios de embarcaciones livianas y yates (residentes y en tránsito)
- Amantes de la navegación que alquilan embarcaciones
- Usuarios de cruceros, segmentos de jóvenes que practican deportes acuáticos
- Poder adquisitivo medio/alto

1.3.1.8.2 Demanda indirecta

- Turista que acude al destino por otra motivación y complementa con la práctica de alguna actividad náutica o paseos por complejos náuticos (marinas).

1.3.1.9 Experiencias internacionales referenciadas:

- Europa (España, Francia, Grecia, Turquía)
- Latinoamericanas; Brasil, Uruguay, México
- Norteamericanas: Estados Unidos – USA

1.3.1.10 Potencial:

- Revaloriza la oferta turística, diversificando y ampliando las zonas ribereñas y costeras; atrayendo a los segmentos interesados en las actividades náuticas, y produciendo el incremento general de la oferta (gastronomía, hoteles, transporte, comercios, etc.)
- Ayuda a desestacionalizar los destinos turísticos que contienen productos maduros y estancos, como por ejemplo la vieja fórmula de “sol y playa”

1.3.1.11 El turismo náutico agrega valor al borde costero:

El plan de trabajo del Proyecto de Desarrollo del Turismo Náutico, impulsado sobre la Subsecretaría de Desarrollo turístico del Ministerio de Turismo fomenta e induce INVERSIONES principalmente en los sectores: Turismo – Inmobiliario – Productivo - Industria naval liviana y Náutica.

1.3.1.12 Principales impactos:

- Aprovechamiento de costas, ríos navegables, lagos y lagunas, como recurso turístico, ampliando y diversificando la oferta de las distintas regiones en que se encuentran.
- Generación de puestos de trabajo.



- Incorporación de la comunidad local al proceso del negocio, a través de PYMES que brinden servicios a los usuarios de los puertos o marinas.
- Incremento del número de embarcaciones livianas, con el consiguiente impacto positivo para la industria náutica nacional.
- Mayor flujo de demanda hacia los destinos turísticos con instalaciones para la práctica de actividades náuticas.
- Incremento del valor inmobiliario en las zonas ribereñas con puertos deportivos, generando un mayor impacto económico en el rubro inmobiliario.
- Mejor aprovechamiento de las instalaciones náuticas existentes, generando mayores recursos para los clubes y entidades que administran estos espacios.

1.3.1.13 Principales fortalezas:

- El recurso del agua (mar, ríos, lagos y lagunas) 25.000 KM. de bordes de agua navegables. 5to. País del mundo en esta dimensión de oferta.
- La existencia de organizaciones que impulsan la modalidad (CACEL; CANRA, casi un millar de entidades de Náutica y Pesca Deportiva)
- La existencia del organismo que regula y norma (Prefectura Naval Argentina)
- Ciudades que están impulsando fuertemente la modalidad (San Fernando, Olivos, San Pedro, Campana, Zarate, Pinamar, Mar del Plata, Quilmes, Tigre; Rosario; Santa Fe; Reconquista, Paraná, Concepción del Uruguay, Victoria, Diamante, Bella Vista Empedrado, Esquina, Corrientes, Paso de la Patria, Barranqueras, Ituzaingó, Formosa, Posadas, Iguazú, Concordia, Mar del Plata, Necochea, Bahía Blanca, San Blas, Patagones, Viedma, Neuquén Capital, Bariloche, San Martín de los Andes, Villa Angostura, Puerto Madryn, San Antonio Oeste, Punta Colorada, Chascomús, Lobos, etc. etc.)
- Existencia de un segmento creciente de aficionados o amantes de la náutica

1.3.1.14 Principales debilidades:

- Falta una Red de la Gestión esencial Municipal
- Infraestructura inadecuada o inexistente en varios sitios potenciales
- Falta de planificación de la actividad, hasta el momento
- Existencia de rigidez en la normativa de aplicación, sin separar con sensatez los ámbitos de práctica.



- No existe promoción estratégica de la actividad (por la creciente condición de inclusiva de esta recreación y su consecuencia turística. Der pesca Deportiva embarcados, como muestra)
- Existen muy pocos productos organizados
- Poca conciencia de la política y sus sobre la importancia de esta actividad.

1.3.1.15 Objetivos del Proyecto:

- Elaborar un marco conceptual del Turismo Náutico, un análisis situacional de la infraestructura y servicios turísticos asociados, y un mapa de actores para el diseño del Plan Director Nacional para la República Argentina. Sistematizar la información en el SIET (Sistema de información y estadísticas turísticas).
- Promover la puesta en valor y estructuración de productos vinculados al turismo náutico, en distintas áreas, zonas o corredores de Argentina, que tengan potencial para esta actividad.

1.4 SECCION IV – Deportes Náuticos en Argentina

En esta sección, se procede a la descripción actual de los deportes náuticos, haciendo referencia oportuna de algunos antecedentes históricos de estos.

1.4.1 Introducción:

Los deportes náuticos son aquellas actividades que se realizan en el medio acuático y en que se utiliza un elemento de apoyo o artefacto de flotación, es decir, se está sobre la superficie del agua. Para desplazarse algunos necesitan del viento, otros una motorización para poder desplazar la embarcación. Unos se practican sentados, otros de a pie, con la ayuda de algún aparato propulsor y en otros casos el motor es uno mismo.

1.4.2 Historia del yachting argentino (Sailing / Navegación a vela):

En 1927 Germán Frers, con la doble proa Fjord, había llegado a Mar del Plata. En agosto de 1931 llegó el Ingrid en navegación oceánica desde Cowes, tripulado por aficionados.

En diciembre de aquel año Vito Dumas zarpó desde Arcachón con el rebautizado LEHG rumbo a Buenos Aires en solitario, mientras que en febrero de 1932 se corrió la primera regata a Mar del Plata con cuatro yates: Fjord II, Fram, Tiburón e Ingrid. También en 1932 se reinició la tradicional regata Newport-Bermudas, tras la interrupción provocada por la I Guerra Mundial.



En abril de 1932, Vito Dumas llegó a Buenos Aires con su LEHG. El pueblo lo ovacionó. En el mismo año llegaron a las costas argentinas Hugo Stunz con el queche Achernar y el navegante francés Bernicot.

En 1935 se botó el LEHG II, un magnífico y robusto queche diseñado por Manuel Campos para Vito Dumas. En dicho año Germán Frers alcanzó Río de Janeiro con el Fjord II. En 1936 Julio Sieburger llegó navegando hasta Río Grande do Sul a bordo del Martha y además se celebraron los Juegos Olímpicos de Berlín. El Yachting tuvo su escenario en Kiel, donde se pudo comprobar que el mundo de la vela había cambiado. Había comenzado el profesionalismo y el desarrollo de nuevas tecnologías, entre ellas, la aerodinámica y los mejores diseños de cascos. El equipo argentino concurrenó entusiasmado. Su jefe fue Rufino Rodríguez de la Torre.

En 1941 se botó el primer Grumete en Dársena Norte. En 1942, como consecuencia de la guerra, se inscribieron sólo seis barcos en la regata a Mar del Plata. Vito Dumas zarpó en junio con el LEHG II para dar su vuelta al mundo en solitario y en Tigre se botó el Bonanza de Carlos Saráchaga. Al año siguiente se lanzaron al agua el Cangrejo y el Horizonte, este último de 16.3 m de eslora.

En 1946 se inició el crucero del Gaucho, diseño de Manuel Campos perteneciente a los hermanos Uriburu, el yate oceánico mejor construido hasta ese entonces en nuestro país.

En 1948 se botó el Joanne de René Salem en aguas de San Isidro y en agosto de ese mismo año finalizó el extenso crucero del Gaucho.

En la actualidad se registra una actividad mucho más intensa. Un buen número de las embarcaciones registradas en el Registro Especial de Yates (REY), corresponden a embarcaciones propulsadas a motor: gomones, lanchas, semirrígidos, y cruceros de distinto porte.

Estas embarcaciones son aptas para navegación costera, siendo muy pocas las de concepción oceánica. Generalmente utilizadas para la navegación de recreo, crucero, pesca embarcada y la práctica del esquí acuático y sus variantes.

Este gran parque de embarcaciones a motor tiene amarra y navega en la zona del Río de la Plata Interior, Tigre, San Fernando y San Isidro, y en su mayoría navega por el delta del Paraná. En verano los cruceros de gran porte buscan las opciones que le brinda la costa uruguaya como ser los puertos de Carmelo, Nueva Palmira, San Juan, Colonia del Sacramento, Puerto Sauce (Juan Lacaze), Santa Lucía, Puerto del Buceo (Montevideo), Piriápolis, y Punta del Este.

Son muy pocas las embarcaciones a motor que eligen nuestro litoral marítimo y ello es debido a la falta de infraestructura náutica para considerar real esa opción.



En cuanto a las embarcaciones propulsadas a vela, el panorama es distinto, ya que muchas eligen destino el Puerto de General Lavalle, el Puerto de San Clemente del Tuyú (Tapera de López), Mar del Plata y Necochea, además de las posibilidades que brinda la infraestructura de la costa uruguaya.

1.4.3 Yachting olímpico argentino:

El Yachting tuvo su hora de gloria en Sídney 2000. Se proclamó como el deporte argentino más exitoso en los Juegos Olímpicos. Lejos, muy lejos, está la idea de que fue un resultado aislado o que se trató de talentos esporádicos, esos que salen de vez en cuando. Los números marcan que el Yachting es una de las actividades que más títulos le dio a Argentina. En total, 43 campeonatos mundiales: la vitrina más poblada del deporte nacional después de la pelota. Las medallas obtenidas por Carlos Espínola, Serena Amato y la dupla Javier Conte y Juan de la Fuente no hicieron más que afirmar la tradición exitosa de un deporte. La galería de éxitos internacionales fue inaugurada por los hermanos Carlos y Jorge Vilar Castex hace 52 años, en Palma de Mallorca. Su triunfo en Snipe, la clase más popular por aquel tiempo fue el inicio de una catarata de títulos y alegrías que llega hasta nuestros días. "Quien diría que después vendrían tantos títulos", dicen hoy aquellos pioneros, respetados, queridos y admirados por sus herederos. Lo cual, es conocido por gran parte de los argentinos.

"No hay duda. Los resultados que tuvimos en los Juegos es un reflejo de todo lo que viene de antes", asegura Javier Conte, quien fue campeón mundial de Cadet en el 92 y que ahora alcanzó el cielo con forma de medalla de bronce en la clase 470. Precisamente, en las categorías formativas, como Optimist (hasta 15 años) y Cadet (hasta 17), el predominio argentino en el mundo puede sorprender a cualquiera. Menos a ellos: en los últimos 10 años, el equipo argentino se quedó con cinco títulos en Optimist. Un semillero inagotable.

La clave de tantos triunfos es sencilla: el buen trabajo que realizan los clubes con sus escuelas. "Los chicos acceden a un buen material, como buenos barcos o velas. Los clubes tienen grandes entrenadores y están bien estructurados", asegura el multicampeón Santiago Lange, casi un sinónimo del Yachting argentino. Gonzalo Pollitzer, de 18 años y excampeón mundial de Cadet, coincide y agrega otro dato para explicar el fenómeno: "Tenemos regatas todos los fines de semana y con muchos barcos. Esto significa que las competencias son cada vez más exigentes. Además, el Río de La Plata tiene todas las condiciones: viento, calma, olas, distintas corrientes. Eso te ayuda a entrenar en cualquier condición".



El paso de las categorías formativas al profesionalismo cuesta plata y no es fácil abrirse camino sin auspiciantes. *"Estos triunfos en Sídney ojalá que sirvan para cambiar la mano"*, dice Serena Amato, quien conoce de sacrificios y esfuerzos. "Las empresas y el Gobierno tendrían que seguir apoyando; este fuego no se debería apagar. Y ojo, que se suponía que éste era un deporte de elite, de los que más guita tienen, y ahora la gente pudo ver los esfuerzos que hicieron los chicos que trajeron medallas de Sídney. Casi no tuvieron vida propia, sino que vivieron para la náutica", dice Raúl, uno de los cuatro Saubidet que fueron campeones del mundo. Sus hermanos Julio, Miguel y Cristóbal asienten y agregan: *"Hay que mirar al río de frente y no de espaldas como hace mucha gente"*.

El presidente de la Federación Argentina de Yachting, Luis Velazco, no pierde la esperanza: *"Por una cuestión de costos, tiempos y falta de incentivos, muchos chicos dejan de competir. Pero este logro en Sídney puede hacer que cambien de opinión"*. Carlos Espínola da su punto de vista: "Los chicos sentían que en Optimist o Cadet se terminaba todo. Ahora ven que los resultados se pueden dar en los Juegos Olímpicos y la importancia que esto tiene", dice la doble medalla de plata. Y el pibe Martín Manrique, de 14 años, ya con un título mundial de Cadet bajo el brazo, le da la razón: *"Estos resultados te alientan. Todos tenemos el mismo sueño de llegar a los Juegos. Nos damos cuenta de que no sólo se puede ir a participar sino también a lograr una medalla"*.

En materia de costos, se puede comenzar a navegar por 40 pesos por mes asociándose a algún club náutico. Un Optimist se puede comprar por 500 pesos y un Cadet cuesta alrededor de 1.500. Para la alta competencia los costos son mucho más elevados. Buenos Aires es la cuna del Yachting. Pero, como asegura Alejandro Cloos, entrenador en Sídney 2000, *"viene creciendo en el interior: en Rosario, Paraná, Mar del Plata y Córdoba cada vez lo practica más gente"*. Lange deja una reflexión final: *"Es cierto que las dificultades del país condicionan. Pero en el Yachting está lo más importante: el talento"*. De eso, no hay ninguna duda, que en Optimist o Cadet se terminaba todo. (Kirschbaum, 2017)

1.4.4 Motonáutica:

La actividad deportiva en la motonáutica Argentina empieza a trascender a partir de la hazaña de 1905, cuando en Niza, Francia, el Piloto Argentino Aarón de Anchorena obtiene el campeonato de mar (un equivalente a la off shore de nuestros días) con la lancha PAMPA, casco Baglietto construido en Italia, motorizado por la empresa Fiat.

Durante los 50 años posteriores, la actividad en nuestro país fue creciendo en cantidad y calidad, con la incorporación de los astilleros nacionales y sus diseñadores que le dieron embarcaciones



competitivas a nivel mundial, pero es en 1949, cuando con la fundación del Club Motonáutico Argentino, la actividad crece en forma exponencial. La sana competencia entre los astilleros locales lleva a que nuevos pilotos (entre los que se encontraban Oscar y Juan Gálvez) se animen a correr contra los campeones de la época, entre los que brillaban.

Gino Regnicoli, Ildefonso Fernández y Oscar Pagliettini, representaban a los astilleros más importantes de la época. Para equilibrar la ventaja que tenían estos pilotos que eran además constructores y preparadores de sus embarcaciones, el Club Motonáutico crea una clase monotipo y la Federación Motonáutica Argentina la homologa como CLASE ARGENTINA MOJARRA, con cascos iguales y motores con preparación limitada y de bajo costo. Esta nueva categoría de lanchas de carrera de alta velocidad precisaba un circuito con poco oleaje y donde el público pudiera verlas de cerca, ya que hasta entonces las regatas se hacían en el puerto de Buenos Aires, en Dársena Norte, frente a la sede del Yacht Club Argentino o en San Fernando sobre el río Luján, frente al Canal de San Fernando.

Es así como, a fines de 1953, se lleva a cabo la primera regata, cuando aún no estaban construidas las lanchas de la nueva clase Mojarra, compitiendo en esa época la clase Argentina 2700, los hidroplanos fuera de borda, las lanchas automóbiles de paseo y finalmente la Fuerza Libre. Sus primeros protagonistas fueron Darío Luciano, Oscar Pagliettini, Remo Asiano y Bruno Scévola en motores internos y Roberto y Enrique Pagliettini, Héctor Magnasco, Felipe Durán, Teodoro Tozzoli, y Aldo Vendramín entre los fuerabordistas.

Tal fue el éxito con el que culminó la regata, que a partir de ese momento la motonáutica tomó el Lago de Palermo como el epicentro de su actividad, creando el Club Motonáutico Argentino el campeonato Metropolitano de Motonáutica, clásico que se disputó hasta diciembre de 1975.

Es con la incorporación, a partir de 1956, de la clase Argentina Mojarra a la actividad, que nuevos pilotos le dan un brillo especial a las regatas. Debemos mencionar entre los principales animadores de esos encuentros a Guido Luccioni, Eduardo Seré (primer recordman nacional de la clase Mojarra), José Luis González, Juan Viaggio, Edgardo Luppi y Alfredo Mathessius, quien con el correr de los años se convirtió en el más ganador de la clase y fue un emblema de la motonáutica de circuito.

El Lago de Palermo fue también escenario de espectaculares regatas de las clases con motor fuera de borda, al principio con los hidroplanos de clase internacional, con vibrantes duelos. En la clase más potente, la Fuerza Libre, hubo grandes regatas con lanchas que, en velocidad lanzada superaban, en otros escenarios los 200 km/hora.



En 1961 se disputó en el lago una regata internacional, con la visita de los motonautas fuera-bordistas uruguayos, encabezados por Daniel Casarino, quienes compitieron mano a mano y en muchos casos vencieron a los locales.

En el año 1975, la autoridad municipal le comunica al Club Motonáutico la decisión de no autorizar más regatas a partir de 1976, disputándose en diciembre de ese año la última regata, en una jornada donde se hicieron 8 series de diferentes clases, siendo la última del día la más numerosa, correspondiente a los catamaranes fuera de borda de la clase internacional SE, en la que, luego de una intensa disputa tuve el honor de ganar. De esta forma tengo el triste honor de ser el último ganador de una regata de motonáutica en el maravilloso Lago de Palermo.

La lista de exitosos participantes y triunfadores a través de esos fabulosos 22 años de motonáutica es tan extensa que es imposible nombrarlos a todos, mis disculpas por ello. (Babot, 2020).

1.4.5 Departamento de Deportes Náuticos de la PNA:

La Prefectura Naval Argentina regula los deportes náuticos a través del "Capítulo 02 del Régimen de las Actividades Náutico-Deportivas del Título 4 y sus normas complementarias, Del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre – REGINA VE. (Ver comunicación personal en anexo [Com / Per # 1](#))

1.4.7 Industria Naval Liviana:

Nuestra Industria Náutica tiene una rica historia y un importante desarrollo. Nació en la ribera del Río de la Plata, a principios del siglo XX, con la llegada de inmigrantes italianos y la instalación en la zona de los primeros astilleros. Sus fundadores aplicaron sus conocimientos, arte y experiencia a la construcción de embarcaciones de madera. Veleros, cruceros, y lanchas de destacada elegancia y calidad, comenzaron a navegar nuestras aguas.

Con la aparición de la construcción en Plástico Reforzado (PRFV) en 1960, y la producción seriada, la Industria Náutica Argentina alcanza su madurez, permitiendo el acceso masivo del público a la náutica deportiva, sobre todo a partir de la década del '80. Los lauros conseguidos por nuestros deportistas en participaciones estimularon al desarrollo de la industria náutica, incrementando la exigencia de los aficionados y la voluntad de satisfacerla por parte de los fabricantes.



La ribera metropolitana norte de la Ciudad de Buenos Aires, representada por los Partidos de San Fernando, Tigre, San Isidro, Vicente López y Escobar, muestra hoy un tejido conectivo de astilleros e industrias concurrentes que son fuertes generadores de empleo calificado en la zona, a los que se suman otros ejemplos en las Provincias de Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos y Misiones.

Toda una cadena de valor que cultiva prácticas artesanales y oficios en las escuelas técnicas, al tiempo que desarrolla en conjunto con la universidad, arquitectos navales y diseñadores que respiran futuro.

En sus mejores años, los '90, la producción de embarcaciones alcanzó las 7.800 unidades anuales promedio. Con más de 120 empresas constructoras de veleros, cruceros, lanchas, inflables, equipamiento y todos los servicios necesarios para la producción y el mantenimiento de una gran diversidad de embarcaciones, el sector dispone de una capacidad instalada de más de 700.000 m² y ocupa a más de 7000 personas, en forma directa e indirecta. En la actualidad, el total de embarcaciones matriculadas supera las 140.000, siendo nuestra balanza comercial superavitaria, con sólo 3% de embarcaciones importadas sobre el parque total matriculado.

1.4.7.1 Cámara Argentina de Constructores Embarcaciones Livianas – CACEL

CACEL, Cámara Argentina de Constructores de Embarcaciones Livianas, es una entidad sin fines de lucro que trabaja para el desarrollo de la Industria Naval Liviana, la promoción de la náutica, su práctica deportiva y recreativa y el turismo conexo.

Fundada en 1969 por iniciativa de los principales astilleros del país y con sede en San Fernando (Capital Nacional de la Náutica), CACEL representa a nivel nacional a astilleros y talleres navales, fabricantes y comercializadores de nautipartes, proveedores de servicios vinculados, comisionistas navales, promotores de seguros, importadores, entre otros varios actores del sector.

CACEL interactúa con los tres estamentos de gobierno (nacional, provincial y municipal) para proteger los intereses del sector, peticionar ante las autoridades y oficiar de nexo para el tratamiento de aspectos regulatorios, tributarios y de promoción. Trabaja en estrecho contacto con la Prefectura Naval Argentina, autoridad de aplicación, que regula las construcciones navales y garantiza una navegación segura y ambientalmente sostenible. Negocia convenios colectivos de trabajo con los sindicatos.

Es miembro de ICOMIA (Consejo Internacional de Asociaciones de Industrias Náuticas) y de la UIA (Unión Industrial Argentina). Su misión consiste en brindar a sus asociados una red de contención para la asistencia, tutela, información y representación, compartiendo estadísticas nacionales



e internacionales, ofreciendo asesoramiento laboral y comercial y fomentando las exportaciones en un mercado internacional que reconoce la más que centenaria calidad de su producción de embarcaciones.

CACEL es el organizador exclusivo del Salón Náutico Argentino que se realiza periódicamente en el Centro de Exposiciones del Consorcio Parque Náutico San Fernando. Se trata del más importante evento náutico a nivel nacional y forma parte del Calendario Mundial de “Boat Shows” desde 1983. Atrae visitantes de todo el país y prensa nacional e internacional.

La Cámara ha sido también artífice de varias ediciones del Foro Nacional de la Náutica, evento en el que los actores de la actividad analizan junto a las autoridades los desafíos del sector y debaten un futuro mejor para la náutica argentina. (CACEL, 2021).

Asimismo, dentro del marco de sus responsabilidades, CACEL tiene como tareas:

- Difundir y promover la práctica de los deportes náuticos.
- Aportar al sostenimiento de las vocaciones navales entre los jóvenes, apoyar a escuelas técnicas y la conservación de oficios con contenido artesanal que se traduce en manufacturas de calidad, reconocidas en el mundo.
- Generar un ámbito propicio de relacionamiento para la generación de negocios.
- Producir material de información sobre el sector y campañas de difusión mediática.
- Apostar a la consolidación de una cultura náutica, respetuosa del Medio Ambiente.
- Negociar convenios colectivos de trabajo.

1.4.8 Intereses Marítimos:

Las personas que practican actividades en el mar desarrollan una familiarización con el medio marino, su diversidad biológica, su ecología, su recursos vivos y no vivos, su economía, formando una primera gran aproximación para comprender la importancia de los Intereses Marítimos (IIMM), entendiéndose como tal al conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene un Estado de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Los medios para crear un ambiente marítimo en la opinión residen, principalmente, en la instrucción pública, la acción privada y los deportes náuticos. (Storni, 1916).

"La difusión de los intereses argentinos en el mar tiene por objetivo contribuir a la consolidación de una conciencia marítima en la sociedad" (ARA, 2021).



La ubicación de la República Argentina es propicia y estratégica para el desarrollo de sus intereses marítimos. El Hemisferio Sur, donde se encuentra la totalidad de su territorio, se caracteriza por ser mayoritariamente acuático; en contraste con el hemisferio norte, donde predomina la tierra.

“Si es que tantos valores materiales y morales nos ligan al mar como vía, no puede haber nada más justificado que impregnar al pueblo mismo del conocimiento de esos intereses; y así veríamos, a la vuelta de algunas generaciones, cómo ese pueblo cambia su orientación, aumenta su actividad, se hace previsor, y veríamos cómo el Congreso, que es la representación de ese pueblo, prestaría a los intereses marítimos la misma atención que a los demás grandes problemas nacionales” (Storni, 1916).

Una particularidad que tiene el territorio argentino es que se extiende a través de dos continentes: el americano y el antártico; esto implica la cualidad bicontinental de la Argentina. La costa argentina, en su parte americana tiene una longitud superior a los 5.000 kilómetros de extensión. En cuanto a la superficie del mar, ésta supera los 2.800.000 kilómetros cuadrados, a los que se le suman la superficie de la plataforma continental, con lo cual pasarían a contabilizarse 4.200.000 Kilómetros cuadrados. Además, se debe considerar que más del 90 % de nuestro intercambio comercial se realiza por vía marítima y como Estado ribereño, asumimos la responsabilidad de la salvaguarda de la vida humana en el mar de una superficie que supera los 14.700.000 Kilómetros cuadrados. (ARA, 2021).

1.4.8.1 Importancia de los Deportes Náuticos en los Intereses Marítimos:

El 75 % del planeta tierra este cubierto por el mar, y la historia confirma el progreso de los pueblos marítimos; un país para ser grande debe ser marítimo.

La práctica de los Deportes Náuticos forma la cultura física y espiritual del marino. También la Recreación y el Turismo Náutico deportivo juegan también un rol fundamental., generando todas ellas una gran ventana de oportunidades positivas, para que los argentinos miren hacia el mar y construyan una conciencia marítima colectiva.

Históricamente hemos vivido de espaldas al mar, hoy la práctica y difusión de los Deportes Náuticos están próximos a producir un punto de inflexión al respecto. Aunque todavía nos falta mucho camino que recorrer.

El Turismo y los Deportes Náuticos demandan instalaciones adecuadas para su normal desarrollo. Teniendo en cuenta que el mar es patrimonio de toda la humanidad, por eso debemos cuidarlo no contaminándolo y preservando su diversidad biológica.



Una mayor conciencia marítima conllevará al crecimiento de Argentina como verdadera potencia marítima. (Bertolino, 2005)

1.5 SECCION V – Desarrollos Urbanos Náuticos

1.5.1 Situación en el litoral costero bonaerense:

La falta de puertos deportivos turísticos públicos en el litoral costero bonaerense contribuye, de alguna manera, para que no se realicen nuevos desarrollos urbanos, inclusive la falta de expansión de localidades turísticas existentes, con poco crecimiento o en decaimiento.

Específicamente, en cuanto al turismo náutico mucho se ha anunciado y propuesto, pero en nada o poco se ha avanzado. El no contar con la infraestructura necesaria conspira contra el desarrollo de la actividad, viéndose reflejado tanto los deportes náuticos como el turismo náutico.

Existen varias localizaciones propuestas en el sector fluviomarítimo bonaerense estudiado en el presente trabajo, las cuales la mayoría están en estado fallido o en stand by:

Partido de Magdalena:

- Puerto deportivo Atalaya¹ (2011) – Solo se reconstruyo muelle de madera, acceso al arrollo sin dragar. Fallido. [Figura # 003](#)

Partido de General Lavalle:

- Puerto de General Lavalle² - Remodelación (2011) – En stand by. [Figura # 003](#)

Partido de la Costa:

- Puerto deportivo San clemente del Tuyú y Mundo Marino³ (2011) – Ejecutada únicamente olla de Tapera de López, con muy difícil acceso náutico. [Figura # 003](#)
- Villa Robles⁴ (Actual), Puerto deportivo con desarrollo urbano privado con una extensión de 5000 hectáreas – En stand by. [Figura # 003](#)

Partido de Pinamar:

¹ https://www.elmensajero diario.com.ar/contenidos/impulsan-construccin-serie-puertos-deportivos-litoral-martimo-provincia-buenos-aires_5744/

² https://www.elmensajero diario.com.ar/contenidos/impulsan-construccin-serie-puertos-deportivos-litoral-martimo-provincia-buenos-aires_5744/

³ https://www.elmensajero diario.com.ar/contenidos/impulsan-construccin-serie-puertos-deportivos-litoral-martimo-provincia-buenos-aires_5744/

⁴ <https://www.villarobles.com/masterplan>



- Puerto de Pinamar (década 1990), donde un tristemente célebre empresario mostro serias intenciones de construir allí un puerto deportivo y transformar a Pinamar en la Punta del Este Argentina. Fallido. [Figura # 003](#)

Partido de Villa Gesell:

- Altamar, Ciudad Natural¹ (2007) desarrollo urbano privado con playa, con una extensión de 579 hectáreas. Fallido. [Figura # 003](#)
- Mandalay² (2019) desarrollo urbano privado con playa, comuna extensión de 5,64 hectáreas. Fallido. [Figura # 003](#)
- Puerto de Villa Gesell³ (1999) – Proyecto abandonado por la presión de los ambientalistas. Fallido. [Figura # 003](#)
- Puerto deportivo Port Dorá - Villa Oceánica⁴ (década de 1990), con desarrollo urbano privado. Fallido. [Figura # 003](#)
- Puerto deportivo Mar Azul⁵ (Actual)– En conversación. [Figura # 003](#)
- Puerto deportivo San Alfonso del Mar⁶ (Década de 1990), con desarrollo urbano privado. Fallido [Figura # 003](#)

Partido de General Alvarado:

- Puerto deportivo de Miramar⁷ (2021) Intendente firmo convenio con AGP. Aún no se tiene la localización exacta. – En conversación. [Figura # 003](#)

Partido de Necochea:

- Proyecto Puerto Gardella⁸ - Ciudadano: ambicioso e innovador Master plan turístico-deportivo en Puerto Quequén (2020) – En conversación. [Figura # 003](#)

Partido de Tres Arroyos:

- Puerto deportivo Claromecó⁹ (2020) y pesca artesanal – En conversación. [Figura # 003](#)

¹ <https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/download/GEOe067/12301?inline=1>

² <https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/download/GEOe067/12301?inline=1>

³ <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/BUENOSAIRES/Plan-Estrategico-Villa-Gesell.pdf>

⁴ <https://www.eldia.com/nota/2000-1-9-guerra-por-la-construccion-de-un-puerto-madero-en-villa-gesell>

⁵ <https://capbaiv.org/notas/n/CONCURSO-DE-IDEAS-PARA-EL-PLAN-MAESTRO-PARA-EL-PREDIO-DE-MAR-AZUL-RE-SERVA-VILLA-GESELL-PROVINCIA-DE-BUENOS-AIRES/151>

⁶ <https://www.eldia.com/nota/2000-1-9-guerra-por-la-construccion-de-un-puerto-madero-en-villa-gesell>

⁷ <https://www.lacapitalmdp.com/proyectan-la-creacion-de-un-puerto-deportivo-en-miramar/>

⁸ <https://www.puertoquequen.com/noticias/391-proyecto-puerto-ciudadano-ambicioso-e-innovador-master-lan-turistico-deportivo-en-puerto-quequen>

⁹ <https://www.lu24.com.ar/el-recuerdo-de-la-iniciativa-para-desarrollar-un-puerto-deportivo-y-de-pesca-artesanal-en-claromeco/>



Partido de Monte Hermoso:

- Puerto Deportivo Monte Hermoso (2011) – Fallido [Figura # 003](#)

1.6 SECCION VI - Cambios relacionados con la gestión costera durante el período 2009-2019

En esta sección, se procede a la descripción de gestión integral de la zona costera, y su evolución en la República Argentina, basándonos en el trabajo de (Dadon et al.,2020).

Políticas públicas:

La Argentina fue uno de los primeros países que destacó el alcance de sus derechos de soberanía sobre la plataforma continental en su condición de Estado ribereño, desarrollando una política de estado sostenida desde principios del siglo XX. La continuidad de dicha política, canalizada mediante la Ley 23968/1991 de Espacios Marítimos y Ley 24815/1997 a través de la Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA), ha llevado a la demarcación del límite exterior de su plataforma continental conforme a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y con las Directrices Científicas y Técnicas de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC). Esta última adoptó los días 11 de marzo de 2016 y 17 de marzo de 2017, las recomendaciones sobre la presentación argentina del límite exterior de la plataforma continental realizada el 21 de abril de 2009 (figura 1), extendiendo dicha plataforma en más de 1.785.000 km² (COPLA, 2017 según se citó en Dadon et al., 2020).

En el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, Argentina ratificó mediante la Ley 27270/2016 el Acuerdo de París adoptado el año anterior en la 21a. Conferencia de las Partes.

En el nivel provincial es necesario colaborar en la construcción de políticas que respondan efectivamente al sistema federal y profundizar su pertenencia latinoamericana. Teniendo en cuenta estos incipientes avances en acuerdos hacia la definición de políticas públicas consensuadas, es recomendable fortalecer los mismos que para contribuir a la formulación de una Política Federal de Manejo Costero Integrado. En el nivel municipal, las políticas de descentralización administrativa y financiera aplicadas a partir de la década de 1990 y la falta de incentivos son obstáculos para que los gobiernos locales adopten estrategias de manejo integrado o implementen acuerdos interjurisdiccionales (Dadon y Oldani 2017, como se citó en Dadon et al., 2020).



De acuerdo con lo que se observa en los tres niveles gubernamentales, la meta propuesta es contar con una política pública explícita orientada al Manejo Costero Integrado, formulada por las instancias gubernamentales con participación activa de las universidades, los centros de investigación, los Organismos No Gubernamentales, y los sectores productivos relacionados con la zona costera, ejecutada, evaluada y periódicamente revisada por todos los actores con intereses político-administrativos, territoriales y sectoriales. Asimismo, resulta necesario promover el establecimiento de políticas públicas municipales, reconociendo su rol en la planificación y el desarrollo del litoral. (Dadon et al., 2020).

Normativa:

Entre los cambios destacables de la última década con incidencia directa en el manejo costero se encuentra la reforma del Código Civil y Comercial (Ley 26994/2015). En comparación con la versión anterior, el Artículo 235 que delimita el dominio público costero explicita en su inciso a) la sectorización de la mar territorial establecida por la CONVEMAR. Asimismo, define taxativamente en el inciso b) las playas marítimas como “la porción de tierra que las mareas bañan y desocupan durante las más altas y más bajas mareas normales, y su continuación hasta la distancia que corresponda de conformidad con la legislación especial de orden nacional o local aplicable en cada caso”. En el inciso c) define río como “el agua, las playas y el lecho por donde corre, delimitado por la línea de ribera que fija el promedio de las máximas crecidas ordinarias”, y establece que pertenece al dominio público “toda otra agua que tenga o adquiera la aptitud de satisfacer usos de interés general, comprendiéndose las aguas subterráneas, sin perjuicio del ejercicio regular del derecho del propietario del fundo de extraer las aguas subterráneas en la medida de su interés y con sujeción a las disposiciones locales”.

El Artículo 1974 referido al camino de sirga (calle que los propietarios de los fundos ribereños deben mantener libre de construcciones) reduce su ancho de 35 metros a 15 metros, modificación relevante dado que dicho camino es actualmente considerado de interés ambiental y eje de controversias, a partir del fallo de la Suprema Corte de Justicia en la causa “Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/ Estado Nacional y otros s/daños y perjuicios” (véase por ejemplo Cappuccio et al. 2014, Merlinsky et al. 2017, como se citó en Dadon et al. 2020).

Otras normas de interés para la gestión son la Ley Nacional 27037/2014, que instituye los requisitos para la creación de áreas de diferentes categorías dentro del Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas, definiendo objetivos y restricciones de usos y actividades en cada una y complementando a la Ley Nacional 22351/1980 correspondiente a las áreas protegidas terrestres. También



son destacables la Ley Nacional 27011/2014 de entrada en vigor del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, conocido como BWM 2004, en consonancia con normas previas como la Ordenanza Marítima 7/1998 de Prefectura Naval Argentina, referida a la prevención de la contaminación con organismos acuáticos en el lastre de los buques destinados a puertos argentinos de la cuenca del Plata.

Entre las propuestas legislativas para el ámbito nacional se encuentra el Proyecto de Ley 1356-D-2011 Régimen de Protección de Costas sobre el Atlántico Sur y Riberas de los Ríos Interiores, presentado en 2011 por los Diputados E. G. Macaluse, N. G. Iturraspe, V. C. Benas, L. B. Parada y V. A. Donda Pérez, el cual se suma a otros presentados desde 1995 (Dadon 2009, García y Veneziano 2011, como se citó en Dadon et al. 2020). En todos los casos perdieron estado legislativo sin haber sido tratados.

En la Provincia de Buenos Aires se presentaron iniciativas de interés para la zona costera, como el Proyecto D3580/2010 Manejo Costero Integrado, del Diputado Juan de Jesús, para establecer el marco rector para la gestión integral, protección, conservación, mejoramiento, restauración, determinación y recuperación de la zona costera provincial; el Proyecto D4288/2010 Valorización y administración del litoral marítimo y Bahía de Samborombón presentado por el Diputado Armando Abruzza, para establecer una zonificación y planificación del litoral con la participación de las comunidades costeras; y el proyecto sobre libre acceso y usos de playas (2012) del Senador Enrique A. Dichiará. Ninguno de ellos recibió tratamiento legislativo en las respectivas cámaras.

Por su parte, elaboraron anteproyectos de manejo integrado diversos órganos de gestión con competencias específicas, como la Dirección General de Puertos de la Provincia de Chubut (Beltrán y Granada 2015) o la Unidad de Manejo Costero Integrado de la Provincia de Buenos Aires (véase más abajo). A pesar de indicar que existe permanente interés en la gestión de las costas, no lograron prosperar.

Existe una gran disparidad de criterios en la definición de zona costera y la regulación de usos y actividades litorales tanto en la legislación nacional como en las legislaciones provinciales. Por ejemplo, el Decreto 3202/2006 de la Provincia de Buenos Aires define para urbanizaciones costeras una franja de protección no menor a 250 metros desde la línea de ribera; por su parte, la Ley 2951/1996 de Costas de la Provincia de Río Negro establece una franja de protección comprendida desde la isobata de 20 metros hasta una distancia aproximada de 500 metros tierra adentro, contados a partir



de la línea de altas mareas normales. Diferencias de este tipo no sólo responden a la configuración de la costa sino también a los usos, actividades, intereses y actores sociales implicados en cada caso.

La ausencia de una normativa aplicable a la totalidad del litoral fluvio-marítimo argentino se debe a que no se ha logrado todavía consenso acerca del grado de integración interjurisdiccional que debería existir entre la administración nacional y las administraciones provinciales, así como entre éstas y las municipales, y a través de qué arreglos institucionales debería ser implementado. Si bien los diversos proyectos legislativos nacionales y provinciales presentados en las últimas décadas incorporaron en su elaboración a sectores académicos, privados y asociaciones civiles, no han logrado insertarse en un contexto federal. Por ello, las futuras propuestas de normativa deberían tener en consideración la necesidad de las provincias costeras de ordenamiento territorial atendiendo no solo la interacción de los sistemas costeros fluvio-marítimos y las cuencas hidrográficas, sino también (y de manera destacada) los respectivos valores culturales, usos y actividades económicas asociados. Con ello se podría lograr un consenso de intereses de los diferentes actores institucionales y no institucionales alcanzado mediante procesos participativos que avancen en ambos sentidos, tanto desde los niveles más altos hacia abajo y como a la inversa. (Dadon et al., 2020).

Competencias:

En el enfoque sectorial que caracteriza a la Argentina, el reparto de competencias es fragmentado y ha variado bajo sucesivas administraciones, como se evidencia al comparar los estudios de Brandani (1987, 1990), Barragán et al. (2003) y Dadon (2009) realizados para las tres décadas precedentes. En general, las propuestas gubernamentales de manejo integrado son formuladas en dependencias nacionales localizadas bajo la órbita de una Secretaría (durante el breve período 2015-2018, Ministerio) con competencias sobre cuestiones ambientales. Desde 2018, el manejo costero integrado se cuenta entre las responsabilidades primarias explícitas de la Dirección Nacional de Gestión Ambiental del Agua y los Ecosistemas Acuáticos, que debe: “Propiciar la conservación, uso sustentable y ordenamiento ambiental de los ecosistemas costero-marinos mediante iniciativas de planificación marina espacial, protección de espacios marinos representativos de hábitats y ecosistemas de relevancia, manejo costero integrado y aplicación de un enfoque ecosistémico en la pesca” (Decisión Administrativa 311/2018 de la Jefatura de Gabinete de Ministros). Esta Dirección se encuentra bajo la órbita de la Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable, a su vez dentro de la Secretaría General de la Nación. La posición accesoria dentro del organigrama restringe de manera considerable



su capacidad de acción e intervención, siendo necesario destacar que, por primera vez, el manejo costero integrado se instala como responsabilidad primaria en el Estado Nacional.

Las funciones de Policía de Protección Ambiental y Conservación de los Recursos Naturales corresponden a la Prefectura Naval Argentina, que actúa en mares, ríos, lagos, canales y playas. Es la autoridad de aplicación de leyes de navegación y control, planes de contingencias y emergencias frente a derrames, etc., así como de numerosos convenios internacionales que, en concordancia con una nutrida legislación, han ido ampliando sus competencias en toda su jurisdicción territorial. Las provincias litorales mantienen desde hace décadas sostenidos reclamos al Estado Nacional acerca de sus competencias sobre el mar. El Decreto-Ley 18502/1969 subdivide el mar territorial en un área de hasta las 3 millas marinas de dominio y jurisdicción provincial y otra desde la milla 3 y hasta la 12 de dominio y jurisdicción nacional. Sin embargo, corresponde a las provincias el dominio de los recursos pesqueros (Ley 24922/1997 Federal de Pesca) y de los hidrocarburos (Ley 17391/1967 modificada por las Leyes 24145/1992 y 26197/2006) en todo el mar territorial. Se han presentado reiterados proyectos de ley por parte de los senadores M. H. A. Guinle y otros (S-883/2006), M. H. A. Guinle (S530/2008, S530/2010, S112/2012, S763/2014) y los Diputados J. M. Pais y otros (D630/2008) y J. M. Pais (D838/2012), para extender la jurisdicción provincial hasta las 12 millas, que perdieron estado legislativo sin ser tratados en las respectivas cámaras.

En la escala local, y como alternativa a los conflictos por el reparto de competencias entre Nación y provincias, se destaca el novedoso proceso de creación de áreas protegidas mediante acuerdos donde las provincias no resignan territorio, recursos naturales ni capacidad de decisión. Dichos acuerdos permitieron la creación en 2007, el Parque Interjurisdiccional Marino Costero Patagonia Austral, mediante un tratado entre el Estado Nacional y la provincia de Chubut aprobado por Ley Nacional 26446/2009, con plan de manejo presentado en 2018; y en 2010, de los Parques Interjurisdiccionales Marinos Makenke e Isla Pingüino, por acuerdos entre la Nación y la provincia de Santa Cruz ratificados por Decreto Provincial 234/2011 y Ley Nacional 26817/2012, y por Ley Provincial 3146/2010 y Ley Nacional 26818/2012, respectivamente. Estos ejemplos se suman a los escasos ejemplos de manejo interjurisdiccional ya mencionados en Dadon (2009), los cuales, por otra parte, han demostrado ser capaces de dar respuestas adecuadas a sus respectivos objetivos. Por ello, es ineludible fortalecer la coordinación entre organismos con competencia en el sector marino/costero y el seguimiento de los procesos de manejo implementados, de manera de permitir los ajustes de las competencias que sean necesarios. Asimismo, es clave promover la interrelación entre actores con intereses en



la costa por cuanto la degradación ambiental de la interfase se debe en gran medida a tensiones y conflictos no gestionados entre los usos acuáticos y terrestres. (Dadon et al., 2020).

Instituciones:

A nivel nacional, el Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA), creado por Ley Nacional 25675/2002 y compuesto por representantes de todas las provincias, se ha definido como el ámbito idóneo para desarrollar una Estrategia Federal de Manejo Costero Integrado (véase Políticas), en consonancia con enfoques similares del mismo Consejo respecto a cuestiones de incidencia directa sobre el ambiente. La tendencia a la integración, unificación de estrategias e instrumentos de manejo se manifiesta en varias decisiones del COFEMA, como por ejemplo la agrupación de las áreas protegidas terrestres y marinas dentro del Sistema Federal de Áreas Protegidas por Resolución 269/2013 de dicho Consejo.

A nivel provincial, la Unidad de Manejo Costero de la provincia de Buenos Aires llevó a cabo un complejo proceso consultivo (2012-2014) en el cual participaron intendentes de los municipios costeros y representantes provinciales de los ministerios de Asuntos Agrarios, Infraestructura, de Gobierno, Producción, Jefatura de Gabinete, Autoridad del Agua, Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible y Dirección de Hidráulica, así como investigadores científicos y académicos, para la redacción de un extenso y detallado Anteproyecto de Ley de Costa Marítima para la Región Costera Pampeana. Su versión final, presentada en 2014, no logró avanzar en el trámite ante la Legislatura provincial. Un paso hacia la integración interjurisdiccional es la conformación de la Comisión Consultiva del Área Metropolitana de Buenos Aires - COCAMBA (Decreto Nacional 1126/2016) con la finalidad de elaborar propuestas para la ciudad de Buenos Aires y los 26 municipios que conforman su área metropolitana.

El COCAMBA ha presentado, entre otras, una propuesta de creación de un Consejo de Políticas Metropolitanas como un ámbito de coordinación de políticas locales/municipales y un equipo de gestión, así como para formular políticas públicas metropolitanas que articulen intersectorialmente las demandas, iniciativas y proyectos interjurisdiccionales que propongan los gobiernos Nacional, de la provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, numerosas medidas con incidencia directa sobre la gestión ambiental y el manejo costero se encuadran en el contexto de planes de acción frente al cambio climático, cuya elaboración está encomendada a un Equipo interministerial coordinado por la Gerencia de Cambio Climático y Energía Sustentable, perteneciente a la Unidad de Coordinación de Gestión



Ambiental de la Agencia de Protección Ambiental, con participación de un Consejo Asesor Externo consultivo ad honorem (Ley 3871/2011 de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático y Decreto Reglamentario 39/2014).

Un Equipo Interministerial elabora políticas públicas interdisciplinarias estableciendo compromisos parciales que deben actualizarse cada cinco años, habiendo realizado varias versiones y actualizaciones del plan de acción. Estos son ejemplos destacables que, con diferentes grados de éxito, han puesto en evidencia la necesidad de fortalecer las instituciones de gestión interjurisdiccional e intersectorial, a fin de evitar la dispersión de funciones específicamente relacionadas con el manejo costero en dependencias variadas, que lleva a una dilución de responsabilidades y desactivación de programas en ejecución para reasignar fondos propios hacia otras áreas. Teniendo en cuenta estas consideraciones, se propone articular instituciones como los Consejos Federales que operan sectorialmente sobre la franja costera para asegurar la continuidad de las políticas de manejos costero con una perspectiva integrada. (Dadon et al., 2020).

Instrumentos estratégicos y operativos:

Argentina cuenta con numerosos instrumentos aplicables a la gestión costera, con finalidades y alcances muy diversos, aunque de índole sectorial y, en muchos casos, de aplicación restringida a una jurisdicción provincial o municipal (Dadon, 2009, según se citó en Dadon et al. 2020). Por ejemplo, instrumentos operativos como la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) están regulados por las leyes provinciales, sin que hasta el momento se hayan establecido presupuestos mínimos que deberían cumplirse a nivel nacional. Entre los instrumentos estratégicos, en la última década se han incorporado varios de especial interés para la zona costera, como la Evaluación Ambiental Estratégica, aunque hasta el momento solo es aplicable por norma en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Ley CABA 6014/2018). También puede mencionarse para la misma ciudad el Plan de Acción frente al Cambio Climático (PACC) 2020 que define estrategias, metas, análisis de riesgos (incluyendo el asociado a “business as usual”, es decir, no hacer nada) y medidas de intervención, entre ellas numerosas referidas específicamente a los principales problemas costeros.

En la última década se han designado nuevas reservas de gran extensión como instrumentos de gestión del territorio y conservación de ecosistemas, paisajes y recursos naturales. Argentina cuenta con 63 áreas protegidas costero-marítimas, entre las que se encuentran parques nacionales, reservas provinciales, municipales e interjurisdiccionales, reservas de biósfera (MaB) y sitios Ramsar, entre otros, creados por medio de ordenanzas municipales, disposiciones, resoluciones, decretos y leyes



provinciales y nacionales y, en el caso de Tierra del Fuego, incorporados a la Constitución Provincial. Para proteger y conservar espacios marinos representativos de hábitats y ecosistemas dentro de la Zona Económica Exclusiva de acuerdo con los objetivos de política ambiental, fue creado el Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas por Ley 27037/2014, modificado en 2018 por la Ley 27490. Dentro de este sistema se encuentran la Reserva Nacional Marina Estricta, Parque Nacional Marino y Reserva Nacional Marina Yaganes, que abarca 68.834 km² y la Reserva Nacional Marina Estricta y Reserva Nacional Marina Namuncurá - Banco Burdwood II, con una superficie de 32.336 km².

Otros instrumentos de conservación son las 13 Zonas de Protección Especial en el Litoral Argentino (ZEPLAs), designadas por la Prefectura Naval Argentina en su Régimen para la Protección del Medio Ambiente (Ordenanza 12/1998), que en parte se solapan con las áreas protegidas y las cuales han contribuido a fundamentar las propuestas de designación de sectores marinos protegidos (Giaccardi et al. 2008, como se citó en Dadon et al. 2020). Asimismo, se ha definido una Estrategia Nacional de Diversidad Biológica y se elaboraron Planes de Acción Nacionales (PAN) para la conservación y el manejo de condrictios (PAN Tiburones); para reducir la interacción de aves con pesquerías (pan aves); para reducir la interacción de mamíferos marinos con pesquerías (PAN Mamíferos); y Programa de Acción Nacional para reducir la interacción de las tortugas marinas con las pesquerías (PAN Tortugas) (MAyDS 2016). En la costa fluvial, se destacan la creación del Parque Nacional Ciervo de los Pantanos (Ley 27456/2018) y del Parque Nacional Iberá (Corrientes) que, junto con el lindante parque provincial homónimo, abarca 712800 hectáreas. A nivel regional, un interesante ejemplo de gestión intersectorial es el caso de la Península Valdés (42°05'- 42°53'S y 63°35'- 65°04'W; reserva provincial designada Patrimonio de la Humanidad por UNESCO en 2012 que integra las inicialmente reservas de objetivo específico Punta Norte, Isla de los Pájaros, Punta Pirámide, Punta Delgada y Caleta Valdés creadas en 1967, el Parque Marino Golfo San José creado en 1975 y el sitio RAMSAR Humedales de Península Valdés designado en 2012. La implementación del Plan de Manejo está a cargo de la Administración del Área Natural Protegida Península Valdés, un Ente Público No Estatal (Decretos Provinciales 1328/2001, 943/2003 y 222/2004), juntamente con el Organismo Provincial de Turismo. Dicha Administración cuenta con un Directorio compuesto por funcionarios gubernamentales y representantes de instituciones privadas (propietarios, residentes y cámaras empresarias); y un Consejo Asesor donde participan la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, el Centro Nacional Patagónico, las Organizaciones Ambientalistas no Gubernamentales y los prestadores de servicios. El Plan de Manejo integra la gestión de las áreas protegidas con



las actividades económicas que se realizan en los establecimientos privados dedicados a las actividades ganaderas, mineras (sal y áridos), turismo rural, usos residenciales, etc. (AANPV, 2018).

La planificación del manejo costero debe ser integrada y orgánica, considerando desde las primeras instancias la participación de todas las instituciones y actores con intereses y presencia en la zona litoral. La participación de los diferentes sectores en las distintas regiones para identificar la complejidad global y los problemas locales permitirá realizar una adecuada zonificación, así como un tratamiento específico de las diferentes cuestiones emergentes como conflictivas. Considerando la necesidad de realizar una planificación adaptativa basada en una visión ecosistémica y dinámica, se acordó la formulación de una Estrategia Federal de Manejo Costero Integrado en marco del Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA) que permita establecer una base común que puedan ser aplicados al conjunto de la zona costera argentina. El COFEMA, por medio de las Resoluciones 278/2014 y 326/2016, declaró de interés ambiental federal y adoptó las directrices de Manejo Costero Integrado formuladas en conjunto entre el entonces Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable y las provincias costero-marinas, para “avanzar en el desarrollo y consolidación de una Estrategia Federal de Manejo Costero Integrado”. Este abordaje federal ha recibido mejor acogida por parte de los representantes provinciales, logrando superar algunas reticencias generadas por propuestas previas, como previos proyectos de leyes de presupuestos mínimos que no lograron tratamiento legislativo (Dadon, 2009, como se citó en Dadon et al. 2020). Dicha Estrategia debería proponer el Ordenamiento Ambiental del Territorio como instrumento de gestión, considerando la interacción de los sistemas costeros fluvio-marítimo y las cuencas hidrográficas, así como los respectivos valores culturales, usos y actividades económicas asociados. Por otra parte, se debería fomentar la utilización de la Evaluación Ambiental Estratégica, herramienta de gestión ambiental que busca ayudar, en forma anticipada, a los que toman las decisiones en la identificación y evaluación de los principales impactos ambientales de Políticas, Planes o Programas. De tal manera, se incorporaría la evaluación ambiental a nivel estratégico en las propuestas de desarrollo costero. Asimismo, las áreas protegidas bajo las distintas figuras de conservación deberían fortalecerse como instrumentos fundamentales para la ordenación del territorio, la conservación de bienes, servicios costeros y fluvio-marítimos. (Dadon et al., 2020)

Formación y capacitación:



El campo de conocimiento puede ser enmarcado dentro del ámbito del planeamiento, ordenación territorial y gestión ambiental, que integra transversalmente las disciplinas de las ciencias naturales, sociales, económicas y de administración, así como las técnicas portuarias, de logística, de transporte, turísticas y de dinámica de intercambio entre los medios y de construcciones costeras.

En las últimas décadas, la capacitación científica y técnica ha avanzado considerablemente en los aspectos más especializados de la problemática costera. Además de las carreras de grado relacionadas con la Oceanografía, las Ingenierías Naval y Pesquera y afines dictadas en las universidades de Buenos Aires, Nacional del Sur, Tecnológica Nacional, de la Defensa Nacional y otras, la oferta académica específicamente relacionada con la gestión costera se encuentra en posgrados universitarios.

Durante el período 2009-2019 se ha creado la Maestría en Geografía de Espacios Litorales que se dicta en la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco y en la Universidad Nacional de Mar del Plata plantea constituir saberes diversos desde una mirada geográfica, holística e interdisciplinaria, articuladora de las dinámicas sociales y naturales que construyen y modifican los espacios costero-marinos y fluviales, tendiendo a consolidar un ámbito para formar profesionales idóneos para realizar proyectos de investigación asociados al diagnóstico, planificación y gestión costera integrada.

Otros posgrados de interés para el manejo costero son la Maestría en Manejo de Cuencas Hidrográficas con orientación Planificación y Gestión de Proyectos de la Universidad Nacional de La Plata; en la Universidad de Buenos Aires, la Maestría y el Doctorado en Ciencias de la Atmósfera y los Océanos, así como la Maestría Relaciones Internacionales, orientación en Derecho del Mar y el Doctorado en Derecho, Área Derecho Marítimo; la Especialización en Pesquerías Marinas de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

La experiencia acumulada posibilita cubrir la demanda para el conocimiento profesional y académico. Las universidades nacionales y privadas aportan medios propios para contribuir a la formación. Es necesario aún profundizar los canales de participación de actores académicos y técnicos de la gestión para que los procesos de toma de decisiones estén fundamentados en conocimiento científico actualizado. (Dadon et al., 2020).

Recursos:

El financiamiento para iniciativas relacionadas con el manejo costero en general es sumamente escaso en comparación con la extensión territorial y los problemas a enfrentar. Los fondos estatales destinados a la zona costera se aplican casi exclusivamente a acciones de restauración de costas, sa-



neamiento, infraestructura portuaria y de protección costera; algunas provincias y municipios financian campañas nacionales de promoción turística. La inversión privada se concentra en emprendimientos inmobiliarios de categoría en zonas de alto poder adquisitivo, mientras que los fondos provenientes de organismos internacionales se otorgan para la formulación de estudios, proyectos, planes y programas.

A las fuentes de financiación mencionadas en (Dadon, 2009, según se citó en Dadon et al. 2020) pueden agregarse las siguientes, de acuerdo con Mottet (2018): Proyecto GCP/ARG/023/GFF (FMAM) “Fortalecimiento de la Gobernanza para la Gestión y Protección de la Biodiversidad Costero Marina en áreas ecológicas clave y la aplicación del enfoque ecosistémico de la pesca”, para ampliar el conocimiento sobre los aspectos biológicos, ecológicos, sociales y económicos de los ecosistemas marinos, proteger áreas claves para la biodiversidad con la creación de nuevas áreas marinas protegidas y minimizar los impactos negativos de la pesca y el Proyecto GCP/ARG/023/GFF (FMAM) “Fortalecimiento de gobernanza para la protección de la biodiversidad a través de la formulación e implementación de la Estrategia Nacional sobre Especies Invasivas”, para establecer líneas de bases y protocolos para un sistema de detección temprana, prevención de dispersión y acción precoz en puertos y zonas aledañas. Ambos fueron implementados por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

Otros proyectos (Mottet 2018) fueron el Programa de Desarrollo Pesquero y Acuícola Sustentable ARL1159 (BID) para generar información de calidad que asegure una explotación sustentable de sus recursos pesqueros y la mejora en la capacidad y competitividad del subsector acuícola; y el Proyecto “Sistema Interjurisdiccional de Áreas Protegidas Costero Marinas” ARG/10/G47 (FMAM) implementado por la organización no gubernamental Fundación Patagonia Natural (Caille et al., 2013, como se citó en Dadon et al., 2019).

Sin contar con fondos aplicables directamente a la gestión o el fortalecimiento de los agentes que deben llevar adelante a las acciones sobre el territorio, la meta propuesta es lograr que las instituciones nacionales, provinciales y municipales, así como privadas, contribuyan en la provisión de manera ininterrumpida y suficiente de los recursos económicos necesarios para el cumplimiento de los programas relacionados con el manejo costero consensuadas con esos mismos actores, así como colaborar en el efectivo seguimiento de los mismos. Asimismo, se deberían fortalecer las redes de colaboración para la obtención de fondos internacionales destinados a formular e implementar iniciativas



de interés para el manejo costero, crear un banco permanente de proyectos e identificar recursos económicos disponibles provenientes de fuentes nacionales, provinciales e internacionales. (Dadon et al., 2020).

Conocimiento e información:

La formación académica y la capacidad científica y tecnológica aplicables al manejo costero han sido señaladas como una de las fortalezas del país, así como la distribución geográfica de universidades e institutos de investigación que abarcan toda la zona costera fluvio-marítima (véase Dadon, 2009). Esa capacidad se potencia con la iniciativa “Pampa Azul” (MCTIP 2017), que ha llevado a la creación del Programa de Investigación e Innovación en Espacios Marítimos Argentinos - PROMAR (Ley 27167/2015).

Los objetivos del PROMAR son profundizar el conocimiento científico, promover innovaciones tecnológicas, implementar planes en los que se articulen proyectos interdisciplinarios que incluyan la investigación de base, la conservación de las especies y los ambientes marinos, la utilización de los recursos renovables, el desarrollo de tecnologías aplicables al mar y la producción marina; desarrollar capacidades en el contexto del cambio climático global; articular los programas nacionales con iniciativas internacionales en materia de investigación y conservación, entre otros.

La ley prevé la financiación del programa mediante la creación del Fondo Nacional para la Investigación e Innovación Productiva de los Espacios Marítimos Argentinos destinado a contratar personal, proveer infraestructura, desarrollar tecnología, promover la maricultura y transferir tecnología al sector productivo. Este programa incluye a numerosas dependencias gubernamentales, centros e institutos de investigación y universidades nacionales.

Existen escasos canales de comunicación directa entre las instancias que demandan nuevos conocimientos e información (sectores público y privado) y las instituciones que responden a esos requerimientos (universidades e institutos). El conocimiento nuevo es informado a través de publicaciones académicas y científicas de escasa difusión en el país, frecuentemente en lenguaje técnico específico y en inglés, resultando en consecuencia poco accesibles a sus destinatarios directos (gestores, productores, empresarios, etc.).

Por ello, las propuestas referidas a conocimiento e información que se plantean para el futuro son las siguientes:



- Establecer canales permanentes de intercambio de conocimientos e información entre los distintos organismos de la administración pública de todos los niveles y las empresas privadas, por un lado, y las universidades, los Organismos No Gubernamentales y los centros de investigación, por el otro, a fin de identificar las demandas que la investigación aplicada debe satisfacer y consolidar los mecanismos de transferencia tecnológica y científica hacia sus destinatarios directos;
- Avanzar en el fortalecimiento institucional de los centros y universidades que llevan a cabo investigaciones relacionadas con la zona costera y marina;
- Promover investigaciones que permitan completar el inventario de la biodiversidad costera y la producción de conocimientos sobre el subsistema socioeconómico;
- Desarrollar sistemas de indicadores que permitan establecer un seguimiento estandarizado e Inter calibrado que abarquen series de tiempo extensas;
- Facilitar el acceso público y gratuito a la información científica y técnica generada en instituciones públicas. (Dadon et al., 2020).

Educación para la sustentabilidad:

Argentina cuenta con una Dirección de Educación Ambiental y Participación Ciudadana, dependiente de la Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable, que articula acciones en el marco de una Estrategia Nacional de Educación Ambiental (ENEA). La educación ambiental está contemplada explícitamente en la Ley Nacional 25675/2002 General del Ambiente y diversas provincias cuentan programas de educación ambiental, como la provincia de Santa Fe desde 2017, y en algunos casos están respaldados por normativa específica, como la Ley 3247/1998 de Educación Ambiental de la Provincia de Río Negro y el Decreto 350/2012 Plan de Educación Ambiental Permanente de la Provincia de Chubut, pero ninguno está específicamente focalizado en la zona costera fluvial y marítima. Hay, sin embargo, numerosos programas, planes y experiencias educativas, tales como actividades curriculares, publicaciones didácticas, cursos de capacitación docente, programas de divulgación científica, sitios web, web blogs, etc., a cargo de entes provinciales, municipales, universidades nacionales, organizaciones no gubernamentales y museos públicos y privados, con gran disparidad en los contenidos y la calidad de la educación, las oportunidades y los recursos disponibles.

Se fortalece la tendencia a considerar que la educación para la sustentabilidad no debe limitarse al nivel universitario sino que debe extenderse a todos los niveles de la enseñanza, incluyendo la



enseñanza no formal e informal, para transmitir un campo sistematizado de conocimientos que contribuya a resolver las necesidades y demandas de la población; asimismo, la elaboración de un diagnóstico participativo puede constituirse en un proceso de aprendizaje que predispone a los participantes a la acción colectiva (Raimondo et al., 2016, según se citó en Dadon et al. 2020).

En consonancia con esta visión de la educación ambiental, es necesario instalar el manejo costero en las agendas gubernamentales a través del reconocimiento social y político, para lograr el desarrollo responsable y sostenible de estos espacios estratégicos y sus recursos. Si bien hay numerosas iniciativas sobre educación ambiental en localidades costeras, típicamente destinadas a limpieza de playas y difusión de buenas prácticas, suelen ser puntuales y esporádicas.

Entre las más prolongadas se cuentan el Proyecto de Extensión “Gestores Costeros” (Ordenanza CS 2214/2011), los Voluntariados “Gestores Costeros” y el Proyecto Educativo “Mar, Ambiente y Sociedad”, todos de la Universidad Nacional de Mar del Plata (Alí et al., 2010; Benseny 2013; García y Veneziano, 2016); los proyectos de extensión “Afianzando la Educación Ambiental en la Costa” y “Memoria, Ambiente con la gente” (Raimondo, 2013, 2014) de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco; el Programa Mar Limpio (www.delfinaustral.com), destinado a detectar y evaluar los principales impactos de la actividad petrolera sobre los ambientes marinos y costeros, y generar herramientas eficientes de conservación, prevención y mitigación; el Proyecto Costas Bonaerenses de la Fundación de Historia Natural Félix de Azara; el blog spot Mares y Océanos (maresyoceanos.blogspot.com); y los sitios web Nuestro Mar (nuestromar.org) y Municipios Costeros (municipioscosteros.org).

La educación ambiental, de acuerdo con el Tratado sobre Educación Ambiental para Sociedades Sustentables y Responsabilidad Global (Foro de ONG, 1992), afirma valores y acciones que contribuyen a la transformación humana y social y a la preservación ecológica. Las metas propuestas son lograr que el manejo costero sea incluido de manera permanente en las agendas políticas nacional y provinciales; y que la educación orientada a la sostenibilidad de costas y mares esté al alcance de todos los ciudadanos.

El reconocimiento social constituye un proceso político y no exclusivamente académico, ya que la educación desarrolla un campo sistematizado de conocimiento para resolver necesidades y demandas. Las nociones de integración de conocimientos, investigación dentro de los procesos complejos del desarrollo, generación de capacidades de pensamiento totalizador son algunas de las bases de la sustentabilidad. La elaboración de conocimientos se dirige hacia la contextualización más que hacia



la abstracción para alcanzar mayor conciencia planetaria e incrementar la capacidad de resolución local, para mejorar la eficacia en la aplicación de los conocimientos.

Considerando que las carreras de posgrado implementadas en los últimos años han demarcado el campo con experiencia inter y transdisciplinaria, una propuesta de gran alcance es incluir el campo disciplinar del Manejo Costero Integrado y la sustentabilidad en los niveles primarios y secundarios de la educación formal; los antecedentes en algunas localidades costeras han sido promisorios; desarrollo de cursos y materiales específicos para formación de formadores en la educación no formal e informal, utilizando los diversos canales e instrumentos que permitan fortalecer las capacidades de los actores involucrados. (Dadon et al., 2020).

Participación ciudadana:

La participación ciudadana está considerada explícitamente en la Ley 25675/2002 General del Ambiente, “principalmente, en los procedimientos de evaluación de impacto ambiental y en los planes y programas de ordenamiento ambiental del territorio, en particular, en las etapas de planificación y evaluación de resultados” (Art. 21). Por tratarse de una ley nacional de presupuestos mínimos (Art. 1), las respectivas provincias deben “compatibilizar e instrumentar en sus jurisdicciones la legislación ambiental” (Anexo II.IV) y son las que determinan las formas y alcances efectivos de la participación ciudadana en su territorio. De ello resulta una gran diversidad de situaciones.

En términos generales, la participación ciudadana se expresa en las primeras etapas de planificación estratégica (Fèvre y Dadon, 2011), en la formulación y revisión de iniciativas de manejo (e.g. Monti y Escofet, 2008; Monti, 2012; Beltrán y Granada, 2015) y en las audiencias públicas obligatorias que son parte del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Numerosos ejemplos dan cuenta de la realización de talleres de consulta y de transferencia y el planeamiento estratégico de ciudades y áreas costeras, como los realizados en Caleta Córdova, Comodoro Rivadavia, Playa Magagna, El Doradillo, Río Gallegos, Ushuaia, Mar del Plata, Miramar, Claromecó, Bahía San Blas, Villa Gesell, Mar Chiquita, La Costa, entre otros. Sin embargo, estos procesos participativos son discontinuos y sus resultados no son vinculantes para las autoridades convocantes, pudiendo derivar en conflictos que obstaculicen o retrasen la implementación de programas costeros (Fèvre y Dadon, 2011), así como contribuir a la consolidación de riesgos ambientales (Monti, 2013).

Otras formas de participación son permanentes, como las defensorías del pueblo. En algunos municipios se ha puesto en marcha la figura de una banca supernumeraria permanente en el órgano



legislativo local (por ejemplo, Banca 25 en General Pueyrredón, cuyo Concejo Deliberante cuenta con 24 miembros) para que los ciudadanos puedan expresar sus opiniones y demandas.

Entre las organizaciones no gubernamentales que promueven la participación ciudadana, articulan saberes académicos, tradicionales y científicos y organizan talleres y foros sobre temas costeros, se encuentran, a nivel nacional, Fundación Vida Silvestre, Fundación Ambiente y Recursos Naturales, Fundación Naturaleza para el Futuro; a nivel regional, Fundación Patagonia Natural, Foro para la Conservación del Mar Patagónico, Fundación Ciudad, Fundación Metropolitana, Fundación de Historia Natural Félix de Azara y Fundación Humedales entre otras. Existen además numerosas organizaciones vecinales que actúan a nivel local.

Un aspecto relevante de la legislación vigente es que habilita a los ciudadanos a presentar demanda de daño ambiental colectivo y a solicitar acción de amparo para la cesación de actividades generadoras de dicho daño (Art. 30), lo que ha permitido que numerosos proyectos costeros que potencialmente serían causantes de daño ambiental hayan sido revisados o abandonados por la acción de organizaciones no gubernamentales, asociaciones vecinales o directamente residentes afectados. Si bien el caso más resonante es la ya mencionada “Causa Mendoza”, pueden enunciarse los conflictos y presentaciones ante la justicia por proyectos como la remodelación del Puerto de Olivos, en el municipio homónimo; la construcción del barrio cerrado “Nueva Costa del Plata” en Quilmes y Avellaneda; el complejo Colony Park Lagos, en Tigre; el Vial Costero en Vicente López; el deterioro o eliminación de médanos por obras edilicias en Puerto Madryn, Villa Gesell, Pinamar, La Costa y otras localidades.

Con frecuencia, el reconocimiento de los problemas y conflictos encuentra considerable resistencia por parte de las administraciones gubernamentales.

La discusión entre lo global y lo local incide mucho en la visión sobre la costa y la formación del capital cultural que impulsa la participación. El sistema participativo es de por sí, lábil, mostrando firmeza en los períodos críticos, pero reduciendo su aporte una vez superado la crisis; también se subestiman los recursos financieros y la extensión temporal necesarios para llevar a cabo procesos participativos continuos y exitosos. Por ello, para que la gobernanza del espacio costero-marino esté a cargo de una sociedad que participe activamente en su gestión orientada hacia la sostenibilidad se propone: 1) Establecer los mecanismos que garanticen que los procesos de manejo costero integrado incluyan en su presupuesto la financiación y el tiempo suficientes para implementar de manera com-



pleta procesos participativos genuinos; 2) Profundizar la investigación vinculada a formas participativas de gestión y efectuar el seguimiento de los procesos de participación ciudadana, evaluando su grado de efectividad, ejemplificando los beneficios y definiendo pautas específicas e incrementales para participación responsable, efectiva y vinculante, sustentadas en el fortalecimiento de la educación, el conocimiento y la información; 3) Promover la institucionalización de la participación ciudadana en todos niveles de la administración pública y privada e incluir los temas costeros en la agenda de los organismos con representatividad de la comunidad, como defensorías y organismos descentralizados y profesionales; 4) Poner en valor los mapas de actores a diversas escalas de gestión costera para implementar de manera completa nuevos procesos participativos genuinos; 5) Generar propuestas con legitimación fortaleciendo los mecanismos de consulta y participación interinstitucional e intersectorial permanentes en organismos públicos en diferentes escalas, industriales, gremios, comunidad científica y sociedad civil, que contribuyan a la elaboración e implementación de una política de manejo costero integrada y consensuada. (Dadon et al., 2020).

1.7 SECCION VII – Datos hallados en la Situación Argentina, según los Objetivos Específicos y General

1.7.1 Objetivo específico # 1

“Identificar aquellos factores de desarrollo urbano que conlleva la construcción de un nuevo puerto deportivo”

1.7.1.1 Datos hallados

Lo cultural y el Patrimonio se presentan como factores para el desarrollo urbano sostenible de las ciudades y asentamientos en todo el mundo, en función de la evolución permanente de los conceptos de cultura, patrimonio e identidad.

El concepto de patrimonio cultural no es estático e invariable, sino que va cambiando para cada sociedad, este a su vez incluye todas las expresiones culturales de una sociedad, tanto las pasadas como las vigentes, que son transmitidas de generación en generación, por ejemplo, eminente de una tradición de asentamiento humano, utilización del mar o de la tierra, que sea representativa de una cultura (o culturas), o de la interacción humana con el medio ambiente especialmente cuando este se vuelva vulnerable frente al impacto de cambios irreversibles.



El sector fluviomarítimo que abarca el presente estudio, tiene varios factores de desarrollo urbano, que impulsarían la construcción de puertos deportivos, para satisfacer una demanda insatisfecha de éstos.

1.7.2 Objetivo específico # 2

“Analizar los puertos deportivos como factor de desarrollo y crecimiento del turismo náutico deportivo, en el litoral fluviomarítimo bonaerense.”

1.7.2.1 Datos hallados

Los puertos deportivos, son un factor de desarrollo y crecimiento del turismo náutico deportivo, ya que éste representa a todo desplazamiento turístico cuya motivación principal es la realización de actividades con ánimo recreativo o deportivo, en cuerpos de agua como el mar y los ríos; donde se utiliza algún elemento de desplazamiento acuático (embarcación, tabla, equipo de buceo, etc.).

Las actividades que se incluyen pueden ser: Navegación de placer, navegación a vela, cruceros, kayak, remo tradicional, motonáutica, surf, kitesurf, windsurf, esquí acuático, buceo deportivo, avistaje o natación con fauna marina.

En Argentina, los deportes náuticos, han alcanzado un desarrollo muy importante, ya sea en el Yachting (navegación a vela), de competición o recreativa. Las representaciones en las Olimpiadas y las medallas cosechadas, así lo demuestran. Por otra parte, la motonáutica, también en sus dos versiones, en competencia o recreación tiene su recorrido histórico.

Para su práctica se necesita la infraestructura fundamental, que son los puertos deportivos, con preferencia de uso público, para quitarle ese mote elitista que ha condenado al crecimiento y difusión de los deportes náuticos.

Actualmente, los deportes náuticos, han alcanzado un gran desarrollo, en lo que es el litoral fluvial del Río de la Plata desde el veril Norte del canal de acceso al Puerto de La Plata, hacia aguas arriba, por el Delta del Río Paraná, pasando por la Ciudad de Rosario y siguiendo un recorrido bastante más al N.

Pero en cuanto a la zona en estudio en el presente, podemos observar, muy poco o casi nada de desarrollo de puertos deportivos, a excepción de Mar del Plata que aún tiene potencial de crecimiento.

1.7.3 Objetivo específico # 3



“Analizar la relación entre la práctica del turismo náutico deportivo y la generación conciencia marítima en la comunidad”

1.7.3.1 Datos hallados

No se hallaron datos relevantes.

1.7.4 Objetivo específico # 4

“Evaluar la percepción de los actores sociales, económicos y políticos acerca de las políticas relacionadas con los puertos deportivos, a partir del 1ro de enero de 2000 hasta el 31 de diciembre de 2019”

1.7.4.1 Datos hallados

El Ministerio de Turismo de la Presidencia de la Nación a través de su Subsecretaría de Desarrollo (Programa de Destinos y Productos para el Desarrollo Inclusivo) ha planteado una efectiva innovación de la oferta turística tradicional. Que se puso en marcha el 24/11/de 2011, junto a la Secretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires en la Ciudad de San Pedro (Alto Delta Bonaerense), para la variable de mucha fuerza competitiva y diversificada en los “Bordes Acuáticos Argentinos”, conocida mundialmente, como Turismo Náutico.

El objetivo oficializado es: *“Impulsar y promover actividades turísticas innovadoras sostenibles y responsables que integren el entramado productivo de las comunidades locales”*

Es conocida la acción que este Área de Gobierno, hoy Ministerio comenzó con la gestión de Enrique Meyer en el año 2003. En esos años se pusieron en marcha en el país una serie de políticas públicas que se conjugan en la idea de fuerza de construir un modelo de desarrollo con inclusión social, diversificación productiva e integración regional.

Se rescató que esta actividad ha logrado tener una particular Capacidad dinamizadora de la economía, e Integradora de la sociedad.

La Ley Nacional de Turismo (25.997) sancionada en 2004, en su artículo primero declara al Turismo como: *“actividad socioeconómica estratégica y esencial para el desarrollo del país y prioritaria dentro de las políticas de Estado”*.

El instrumento de gestión es el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS) 2016 / 2020, el cual plantea las siguientes premisas:

- Consolidación Institucional del Turismo,
- Sustentabilidad,
- Desarrollo Equilibrado del Espacio Turístico Nacional,



- Sistema de Incentivos y Estímulos para el Desarrollo
- La oferta de deportes náuticos y de playa será, en el futuro, la que determine en buena medida la elección de un destino por parte del cliente, declaró el gerente de la Asociación Española de Estaciones Náuticas, Rafael Moreno, en la FITUR 2014. Diversificar la oferta y segmentarla fue el primer objetivo de esta Asociación, que se define como “*una marca de calidad que certifica destinos excelentes*” y que propugna un modelo integral de gestión del territorio en “el ámbito turístico, deportivo y de naturaleza”, declaró Moreno.
- La organización que dirige integra, no sólo reparos, dársenas y pequeños puertos deportivos, también alojamientos, oferta complementaria y actividades en tierra. “Es un modelo integral de gestión sustentable del territorio” que puede ser la base sobre la cual revitalizar destinos de costa”.

El turismo náutico es un mercado que evoluciona y está “entre los sectores turísticos que menos está sufriendo la crisis”, declaró Moreno, que asegura que probablemente, el turismo náutico sea uno de los motores del sector en el futuro Turístico Regional.

CACEL, es una entidad sin fines de lucro que trabaja para el desarrollo de la Industria Naval Liviana, la promoción de la náutica, su práctica deportiva y recreativa y el turismo conexo. Representa a nivel nacional a astilleros y talleres navales, fabricantes y comercializadores de nautipartes, proveedores de servicios vinculados, comisionistas navales, promotores de seguros, importadores, entre otros varios actores del sector.

Por otra parte, CACEL, interactúa con los tres estamentos de gobierno (nacional, provincial y municipal) para proteger los intereses del sector, peticionar ante las autoridades y oficiar de nexo para el tratamiento de aspectos regulatorios, tributarios y de promoción. Trabaja en estrecho contacto con la Prefectura Naval Argentina, autoridad de aplicación, que regula las construcciones navales y garantiza una navegación segura y ambientalmente sostenible. Es el organizador exclusivo del Salón Náutico Argentino que se realiza periódicamente en el Centro de Exposiciones del Consorcio Parque Náutico San Fernando. Se trata del más importante evento náutico a nivel nacional y forma parte del Calendario Mundial de “Boat Shows” desde 1983. Atrae visitantes de todo el país y prensa nacional e internacional.

La Cámara ha sido también artífice de varias ediciones del Foro Nacional de la Náutica, evento en el que los actores de la actividad analizan junto a las autoridades los desafíos del sector y debaten un futuro mejor para la náutica argentina.



1.7.5 Objetivo general

a) Evaluar los factores que operan como obstáculo para el proyecto y construcción de puertos deportivos en el litoral fluviomarítimo bonaerense.

b) Analizar a los mismos como un vector de promoción del turismo náutico deportivo y de generación de conciencia marítima en la comunidad. El periodo por estudiar se enmarca entre el 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019, y relevará las acciones y omisiones tanto del gobierno argentino (nacional, provincial y municipal) como de los operadores privados y, la incidencia de los factores geográficos, sociales y ambientales en su desarrollo. Se parte del supuesto de la existencia de un limitado número de puertos deportivos en el litoral fluviomarítimo bonaerense.

1.7.5.1 Datos hallados

Los factores que operan para el proyecto y construcción de puerto deportivos:

- Aprovechamiento de costas, ríos navegables, como recurso turístico, ampliando y diversificando la oferta de las distintas regiones en que se encuentran.
- Generación de puestos de trabajo.
- Incorporación de la comunidad local al proceso del negocio, a través de PYMES que brinden servicios a los usuarios de los puertos o marinas.
- Incremento del número de embarcaciones livianas, con el consiguiente impacto positivo para la industria náutica nacional.
- Mayor flujo de demanda hacia los destinos turísticos con instalaciones para la práctica de actividades náuticas.
- Incremento del valor inmobiliario en las zonas ribereñas con puertos deportivos, generando un mayor impacto económico en el rubro inmobiliario.
- Mejor aprovechamiento de las instalaciones náuticas existentes, generando mayores recursos para los clubes y entidades que administran estos espacios.

1.7.6 Conclusiones parciales obtenidas:

- El principal factor del desarrollo urbano para la construcción de nuevos puertos deportivos en el ámbito fluviomarítimo de la provincia de Buenos Aires, es la necesidad de cubrir la demanda insatisfecha, que limita el crecimiento del turismo náutico deportivo.



- Los puertos deportivos, son un factor de desarrollo y crecimiento del turismo náutico deportivo, ya que éste representa a todo desplazamiento turístico cuya motivación principal es la realización de actividades con ánimo recreativo o deportivo, en cuerpos de agua como el mar y los ríos; donde se utiliza algún elemento de desplazamiento acuático.

En Argentina los deportes náuticos, han alcanzado un desarrollo muy importante, ya sea en el Yachting (navegación a vela), de competición o recreativa. Las representaciones en las Olimpiadas y las medallas cosechadas, así lo demuestran. Por otra parte, la motonáutica, también en sus dos versiones, en competencia o recreación tiene su recorrido histórico.

Para su práctica se necesita la infraestructura fundamental, que son los puertos deportivos, con preferencia de uso público, para quitarle ese mote elitista que ha condenado al crecimiento y difusión de los deportes náuticos.

Actualmente, los deportes náuticos, han alcanzado un gran desarrollo, en lo que es el litoral fluvial del Río de la Plata desde el veril Norte del canal de acceso al Puerto de La Plata, hacia aguas arriba, por el Delta del Río Paraná, pasando por la Ciudad de Rosario y siguiendo un recorrido bastante más al N. Pero en cuanto a la zona en estudio en el presente, podemos observar, muy poco o casi nada de desarrollo de puertos deportivos, a excepción de Mar del Plata que aún tiene potencial de crecimiento.

- El Ministerio de Turismo de la Presidencia de la Nación a través de su Subsecretaria de Desarrollo (Programa de Destinos y Productos para el Desarrollo Inclusivo) ha planteado una efectiva innovación de la oferta turística tradicional. Que se puso en marcha el 24/11/de 2011, junto a la Secretaria de Turismo de la Provincia de Buenos Aires en la Ciudad de San Pedro (Alto Delta Bonaerense), para la variable de mucha fuerza competitiva y diversificada en los “Bordes Acuáticos Argentinos”, conocida mundialmente, como Turismo Náutico.

- CACEL, trabaja para el desarrollo de la Industria Naval Liviana, la promoción de la náutica, su práctica deportiva y recreativa y el turismo conexo. Representa a nivel nacional a astilleros y talleres navales, fabricantes y comercializadores de nautipartes, proveedores de servicios vinculados, comisionistas navales, promotores de seguros, importadores, entre otros varios actores del sector.

- Existen varios factores que operan para el proyecto y construcción de puerto deportivos:

- Aprovechamiento de costas y ríos navegables, como recurso turístico, ampliando y diversificando la oferta de las distintas regiones en que se encuentran.
- Generación de puestos de trabajo.



- Incorporación de la comunidad local al proceso del negocio, a través de PYMES que brinden servicios a los usuarios de los puertos o marinas.
- Incremento del número de embarcaciones livianas, con el consiguiente impacto positivo para la industria náutica nacional.
- Mayor flujo de demanda hacia los destinos turísticos con instalaciones para la práctica de actividades náuticas.
- Incremento del valor inmobiliario en las zonas ribereñas con puertos deportivos, generando un mayor impacto económico en el rubro inmobiliario.
- Mejor aprovechamiento de las instalaciones náuticas existentes, generando mayores recursos para los clubes y entidades que administran estos espacios.



2.0 CAPITULO II – LA TEORÍA Y LA CONSTATAION DOCUMENTAL

2.1 SECCION I: Desarrollo, Territorialidad y Globalización

2.1.1 Cuestiones del desarrollo y su relación con la territorialidad y las consecuencias de la globalización.

Abordar las cuestiones del desarrollo y su relación con la territorialidad y las consecuencias de la globalización trasladadas al plano local en particular requiere analizar diferentes enfoques de la teoría que ya han sido descriptos en el párrafo introductorio de la investigación.

La teoría del crecimiento endógeno abrió una nueva brecha hacia la teoría del desarrollo endógeno. La diferencia entre ambas teorías radica en el aspecto territorial. Según Vázquez es el aspecto territorial el que marca la diferencia sustancial entre el crecimiento y el desarrollo endógeno. Según el citado autor, es el espacio el que se transforma en un lugar de discusión entre los diferentes actores a partir del cual el desarrollo endógeno dará cuenta en el proceso de toma de decisiones en cuanto a:

- 1- Inversiones y localización de empresas.
- 2- La singularidad de los recursos con los que cuenta el territorio local y el acceso a infraestructura básica.
- 3- El conocimiento técnico acumulado
- 4- Las formas flexibles de organización en torno a la producción que le confieren mayor dinamismo al sector productivo y al actor subnacional en cuestión.
- 5- La autonomía local en términos de ser receptor de agentes económicos externos sin la necesidad que estos decidan por sobre él.

Asimismo, la teoría del desarrollo endógeno tiene una particularidad específica, considera que entre la economía y la sociedad existe una interdependencia (mutua dependencia), de manera tal que el sistema económico y productivo se encuentra vinculados al sistema de instituciones y a la sociedad. Para lo cual, el actor económico estará presente en una relación trisectorial entre: el ámbito social-educativo, el Estado y la empresa. De esta forma, el desarrollo local comienza a tener una lógica en sí mismo, y adoptará un marco singular en términos de conocimiento, flexibilidad, integración socio-económico y territorio). No obstante, a ello, el término local requiere de un abordaje específico. En ese sentido nos interrogamos ¿Cuáles son las buenas prácticas en materia de desarrollo local?



Así la OCDE¹ ha definido las buenas prácticas del desarrollo local:

- Énfasis en la noción de desarrollo (amplio, estructural y cualitativo) en contraste con el crecimiento exclusivamente cuantitativo.
- Se basa en la idea de procesos y vías altamente diferenciadas en distintas áreas locales, debido a la diversidad en las condiciones económicas e históricas.
- Involucra una pluralidad de actores locales que diseñan, desarrollan e implementan esquemas o estrategias; población e instituciones que con frecuencia fueron ignoradas por políticas pasadas.
- Pretende construir procesos de desarrollo en el largo plazo al enfatizar las dinámicas económicas, sociales y el comportamiento de los actores; así como mejorar la capacidad local para tomar iniciativas.
- Sus planteamientos territoriales de políticas «desde abajo» implican una descentralización administrativa en la toma de decisiones donde los agentes locales son ahora los responsables sustituyendo los planteamientos «desde arriba», que implican decisiones centralizadas o concentradas que se basan en proyectos nacionales y sectoriales sin una dimensión regional (Mella, 1998)

El desarrollo local implica según Beer, Haughton y Maule (2003:5) un conjunto de actividades que se dirigen a mejorar el bienestar económico de una zona particular. En algunos lugares estas actividades son organizadas por la comunidad, fundaciones de caridad o sector privado, pero en la mayoría de los casos es el gobierno el que sustenta el mayor número de iniciativas en continuo aumento con otros colaboradores.

Por otra parte, los estudios de desarrollo económico local y regional también abordan el tema de la organización de base, civil o vecinal o como parte de la definición de su campo de estudio. Ante la ausencia de estudios relacionados a desarrollos portuarios específicamente, hemos considerado examinar como a partir del cambio del paradigma Keynesiano al neoliberal se reduce la centralidad o formas jerárquicas de gobierno a formas más porosas de gobernanza, traspasando varias responsabilidades del Estado a las propias comunidades. Para ello hemos abordado particularmente el estudio de Haughton, Beer y Maude (2003) debido a que trabaja sobre 4 naciones que han desarrollado específicamente los deportes náuticos como fuente generadora de negocios y fuentes laborales.

¹ Consultar: COMPENDIO DE BUENAS PRÁCTICAS PARA EL DESARROLLO LOCAL EN AMÉRICA LATINA https://www.oecd.org/cfe/leed/2016_COMPENDIUM_SUMMER_SCHOOL_TRENTO.pdf



Los autores analizan la arquitectura de las distintas organizaciones de desarrollo local en países como EEUU, Australia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. La intención es conocer si a pesar de las diferencias en contextos y significados del desarrollo local propias de cada cultura, de alguna manera comparten rasgos o qué tanto difieren en aspectos como la composición de agencias (gubernamentales, voluntarias o mixtas) objetivos, capacidades y efectividad en su impacto desde su propia percepción.

El estudio de Haughton, Beer y Maude (2003) es de utilidad como referente metodológico debido a que su objetivo central radica en analizar el impacto que tienen las distintas organizaciones territoriales en el desarrollo local.

Lo elementos constitutivos del desarrollo local y regional (L& RED) deben ser vistos como dinámicos y lo suficientemente flexibles como para que se mantengan vigentes con el correr del tiempo, en base a readecuaciones. Dichas variaciones son entre los países y dentro de los países (para más información ver Reese, 1997; Danson et al 2000). A pesar de esta particularidad existe un “consenso general” sobre los parámetros que definen L&RED: es decir, al conjunto de actividades dirigidas a la mejora de una zona particular. Cada zona debe ser analizada en su configuración histórica y geográfica, por esta razón, es muy probable que las actividades sean organizadas y financiadas por diferentes comunidades, fundaciones de caridad o el sector privado. Sin embargo, en todas estas iniciativas los gobiernos son los principales actores (facilitadores) de dichas iniciativas, cada vez más en asociación con distintas fuentes de afincamiento (nacionales, internaciones públicas-privadas).

Los enfoques L&RED incluyen distintos tipos de actividad, algunos de los cuales suelen superponerse, a saber:

- Proporcionar una estrategia de desarrollo económica local acordada, a veces como una estrategia entre socios, a veces como una estrategia de agencia única;
- Investigación sobre el estado de la economía local y su contexto económico más amplio, es decir, sus interacciones dentro de la localidad y entre localidades;
- Promoción del lugar, es decir, análisis de mercado de la región o la localidad;
- Iniciativas de tierras y propiedades
- Lobby para obtener mayor proporción de fondos gubernamentales para infraestructura e inversión en generación de energía y otros esquemas posibles;



- Facilitación de acceso a la información o facilidades burocráticas¹.
- Dirigir los subsidios comerciales para atraer empleos a un área o para retener empleos en un área;
- Programas de transferencia de tecnología, innovación y agrupación²;
- Iniciativas del mercado laboral;
- Apoyo a pequeñas empresas;
- Desarrollo de industrias culturales;
- Proyectos emblemáticos y de desarrollo de íconos.
- Promoción del turismo
- Otros enfoques posibles, como el desarrollo económico de la comunidad, iniciativas de compras locales, iniciativas de lucha contra la pobreza e intervenciones dirigidas a grupos particulares, tales como comunidades indígenas, comunidades de migrantes, mujeres, y los jóvenes.

La teoría distingue entre distintos programas, por un lado, se encuentran L & RED y por otro, distintos tipos de programas basados en reurbanizaciones en el área. Estos últimos, refieren a mantener o poner en valor determinada arquitectura de la ciudad para que sea un atractivo cultural e histórico. En muchas economías desarrolladas, los gobiernos han buscado utilizar construcciones clásicas para redinamizar urbanizaciones que estaban deterioradas. Uno de los casos más emblemáticos, un claro ejemplo es Hangzhou, la cual es una de las siete capitales antiguas, el principal destino turismo escénico y un de las principales ciudades de cultura histórica en China.

El desarrollo local no es lineal y suele haber aéreos grises o ambiguas, donde los Estados locales han buscado insertar fundamentos económicos e instrumentos políticos haciendo las ciudades cada vez más atractivas en base a los criterios: sostenible y sustentable.

Las naciones que han sido el centro de investigación de los autores han desarrollado distintos aspectos del L&RED. Así se analizan EE.UU., Australia, ambos países se relacionan con las estructuras tradicionales del sistema federal, mientras que Irlanda del Norte muy importante el rol del gobierno nacional y de la presencia de la UE. Cada país, dadas sus particularidades históricas y cultura-

¹ Ver el caso del Pueblo los Antiguos en Santa Cruz. Este pueblo se desarrolló en base a una cooperativa de cerezas de exportación.

² Es el caso de Rafaela productiva 2020 <https://rafaelaproductiva.com.ar/>



les, tienen su propio debate que hacen mayor o menor relevancia a los temas centrales/nacionales/locales. Como así también, las relaciones que poseen en torno a la relación Estado Individuo, Estado Empresa, que dominan el contexto político económico del desarrollo.

2.1.2 Actividades que promueven el desarrollo empresarial:

Existe una variación considerable entre las nacionales en términos de desarrollo de negocios. En este sentido, no existe una actividad univoca en términos de desarrollo de negocios. Dicho esto, el trabajo de campo arrojó que las cuatro naciones indicaron que ayudaron a las empresas a acceder a distintos fondos de los gobiernos, y hubo un gran nivel de aceptación en términos de proporcionar asistencia con grandes eventos. ([Ver Tabla # 15](#))

En Australia las actividades dominantes son aquellas que se puede realizar con una experiencia y recursos modestos: en el mercado australiano los encuestados buscaron agilizar los procesos en su región tendientes a la aprobación de desarrollo; proporcionar información sobre programas de gobierno; proporcionar ayuda para obtener acceso a los fondos del gobierno; asistir con grandes eventos; emprender el desarrollo del distrito comercial urbano; y promover el turismo.

Al igual que en los EE. UU., los encuestados australianos tienen niveles relativamente altos de participación ofreciendo impuestos reducidos a las empresas y subsidiando la reubicación, un hallazgo reforzado por análisis del gobierno (Comisión de Industria, 1996). Poseen el menor porcentaje de los encuestados que se dedicaron a la formación y contratación de mano de obra. El espíritu de "primer negocio" que impregna los objetivos de las agencias de EE. UU. L & RED son reflejados en sus actividades diarias. El reclutamiento industrial es claramente un factor más importante. En otros aspectos, los encuestados de Estados Unidos a reflejar las tendencias en Australia. Por ejemplo, calle principal o urbana, los proyectos de desarrollo empresarial son importantes (con poco más de la mitad de todos los encuestados activos en este campo), y la provisión de información sobre los programas gubernamentales es significativa, como lo es Coordinación de procesos del sector público.

En general, el L & RED en los Estados Unidos se encuentra centrado en una combinación de la provisión de subsidios directos a las empresas y de bajo costo en los roles de facilitación del mercado. Por otro lado, las actividades políticas que podrían ser de alto costo de difusión en términos de beneficios colectivos, y aquellos que tienen beneficios que son difíciles de medir en términos de oferta. Las asociaciones de cadenas, las incubadoras de empresas, etc., no son favorecidas. Las similitudes entre los EE. UU. y Australia en las acciones de L & RED no son una coincidencia: ambos tienen



sistemas federales de los gobiernos, y ambas sociedades favorecen soluciones basadas en el mercado para Cuestiones de economía y sociedad. Por otra parte, ha habido una transferencia sustancial de políticas entre las dos naciones.

Los patrones evidentes a nivel nacional dentro de los servicios empresariales no son tan pronunciados cuando examinamos los datos sobre los tipos de actividades de creación de capacidad regional emprendidas por las agencias. Algunas actividades, tales como el análisis de lo local o de economía regional eran importantes en las cuatro naciones. Pero en otras esferas de práctica, las circunstancias administrativas y políticas de cada nación han dado lugar a un patrón distintivo de actividades.

En algunas áreas, los Estados Unidos y Australia tienen patrones de respuestas, pero en otros tipos de actividades de desarrollo de capacidades hay un mayor punto en común entre Australia o el RUGB, o los Estados Unidos o el RUGB. Sin embargo, la evidencia empírica de la convergencia en torno a cuestiones de gobernanza para las tres naciones más grandes tiene respuestas comparables para RUGB, Australia y los Estados Unidos. Los encuestados de Irlanda del Norte tienen menos probabilidades que las agencias puedan participar en cuestiones de Gobernanza, que refleja tanto la naturaleza de la muestra como las circunstancias administrativas del gobierno subnacional.

En las cuatro naciones hubo un grado relativamente alto de puntos en común en las evaluaciones de efectividad de los profesionales. La mayoría de los encuestados en las cuatro naciones informaron que tuvieron un impacto apreciable en su región, con un pequeño porcentaje de una evaluación negativa y un grupo algo más grande que evalúa su efectividad muy altamente. Hay, por supuesto, variaciones a través de las naciones. Desde un punto de vista más crítico, la variación entre y dentro de las naciones sugiere que los encuestados están discriminando en su evaluación de su eficacia, y no se otorgaron simplemente los más altos posible evaluación.

La auto información se puede utilizar para determinar qué acciones o estrategias se perciben para ser más efectivas. Se pidió a los encuestados que designaran a sus candidatos más eficaces y menos eficaces. Actividades dentro de un formato abierto. Se registraron múltiples respuestas para cada encuestado y la cantidad de veces que cada estrategia o acción se mencionó y luego se calculó.

2.2 SECCION II: El contexto argentino en general y el entorno fluviomarítimo bonaerense en particular:

El Banco Mundial, asegura que, a nivel mundial, más del 50% de la población vive en áreas urbanas en la actualidad. Para 2045, la población urbana del mundo se multiplicará por 1,5 a 9 mil



millones. Los líderes de la ciudad deben actuar rápidamente para planificar el crecimiento y proporcionar los servicios básicos, la infraestructura y la vivienda asequible que necesitan sus poblaciones en expansión. (Banco Mundial, 2020).

Un puerto deportivo es un ejemplo de transformación de antropización que se efectúa socialmente sobre un soporte dominante natural para proyectar un desarrollo urbano (Mantero y Dosso, 1998). Estos constituyen una plataforma sobre la que asentar empresas de comercios, restaurantes, hotelería, ocio, etc., orientadas a satisfacer la demanda no sólo de los usuarios de las instalaciones náuticas, sino de otros turistas y residentes en la localidad donde se ubica el puerto”. (Peláez Verdet, 2002)

La práctica de actividades náuticas estimula la presencia de paseos públicos, centros comerciales, servicios gastronómicos, hotelería, etc. Los proyectos inmobiliarios crecen en valor ya que la presencia de puertos deportivos o marinas prestigian a los mismos. Es necesario expandir las guarderías, amarras o puertos deportivos para que logre expandirse la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas. (MINTUR, 2013, como se citó en Pedetti, 2019).

La optimización de los recursos del entorno, así como de la satisfacción y expectativas de los grupos de interés, repercuten favorablemente en la calidad del producto (Yepes, 2003). Por tanto, el tratamiento adecuado del paisaje en los puertos deportivos puede suponer una mejora competitiva y una diferenciación del puerto como producto turístico (Yepes y Amor, 2000; Yepes, 2003, como se citó en Martín y Yepes, 2017)

La asistencia de turistas náuticos a un destino depende de la calidad de los servicios de los puertos deportivos. (Peláez Verdet, 2002). En el contexto actual argentino y en particular en la costa bonaerense, este turista no es atendido en forma adecuada, toda la actividad se centra en obtener beneficios por la prestación de servicios a la flota residente, dándose el fenómeno de convertirse en puertos base de casi todas las embarcaciones de la costa, desatendiendo de esta forma al turismo náutico transeúnte. (Peláez Verdet, 2002)

Las instalaciones náuticas cuentan con un enorme potencial como complemento de la oferta del entorno. Su valor añadido proviene de la diversificación y la cualificación de la franja litoral, produciendo el incremento general de la oferta (bares, restaurantes, comercios, etc.), atrayendo un segmento específico de turismo (el náutico) y generando plusvalías a la actividad turística del entorno (Álvarez Ossorio 1997).



En la misma línea, podemos ver, que la evidencia parece apoyar que en los lugares donde existen instalaciones náuticas, los hoteles, restaurantes etc. (es decir, la oferta circundante) consiguen unos beneficios más altos que donde no existen dichas instalaciones (Smith y Jenner, 1995; Álvarez Osorio, 1997, como se citó en Ferrada Carrasco, 2001).

“Las ciudades que cuentan con borde costero, deben plantearse el aprovechamiento y desarrollo de ese importante activo, promoviendo proyectos inclusivos de puertos turísticos y deportivos integrados a la misma. Con una adecuada planificación y una eficiente gestión público-privada se incrementarían las oportunidades de inversión, la recaudación para las arcas públicas y estimularía la industria, al tiempo que brindaría más ofertas a quienes desean practicar la náutica, así como también a turistas y residentes en general que podrían gozar de un espacio recreativo costero de jerarquía urbana. (MINTUR, 2013, como se citó en Pedetti, 2019)

Los puertos deportivos y las marinas turísticas han estado íntimamente relacionados con el desarrollo turístico. En la clasificación de los puertos deportivos éstos forman parte de las piezas que equipan el territorio, de las que se producen cuando se agotan los atractivos naturales de un lugar o de aquellas en las que se quiere ofrecer una mayor calidad. Ofreciendo un plus de exclusividad y distinción, que los sitúa entre los equipamientos de uso privado que a su vez son atractivos turísticos para toda la población (Nebot Gómez, 2009, como se lo cito en Abot, s.f.).

Según el Informe Ejecutivo Conceptual de Turismo Náutico (2013:4) del Ministerio de Turismo de la Nación Argentina (MINTUR):

“La práctica de actividades náuticas estimula la presencia de paseos públicos, centros comerciales, servicios gastronómicos, hotelería, etc. Los proyectos inmobiliarios crecen en valor ya que la presencia de puertos deportivos o marinas prestigian a los mismos. Es necesario expandir las guarderías, amarras o puertos deportivos para que logre expandirse la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas.”

En el análisis que hace Rinio Bruttomesso (2004) acerca de la relación entre turismo y frentes marítimos, afirma que ha sido el fenómeno turístico el que ha activado un intenso proceso de rehabilitación y reconversión del frente de agua en respuesta a las nuevas demandas del mercado. No cabe duda, que los espacios del agua y las nuevas relaciones ciudad-río constituyen un atractivo para la actividad náutica y turística. (Bruttomesso, 2004, como se citó en Abot s.f.)



Ahora bien, según lo apuntado, es lógico pensar que la náutica turística (y lo que reporta a la actividad turística) cobraría mucho más auge cuanto más se potencie. Pero para lograr una mejora del producto se debe pasar por ver la realidad tal y como está, y hoy por hoy, el turismo náutico todavía no es asumido como un producto turístico. Para la gran mayoría de la sociedad de nuestro país sigue siendo considerado bien como elitista. La solución para solventarlo, entre otros criterios, es dar a conocer la náutica turística al usuario enfocándolo como un producto de ocio que forme parte de la actividad turística. (Ferradás Carrasco, 2001)

Las instalaciones han de ser inexcusablemente mantenidas en buen estado, ya que la calidad del servicio prima sobre otras consideraciones competitivas, como el precio de los puntos de amarre. (Peláez Verdet, 2002)

Las instalaciones náuticas cuentan con un enorme potencial como complemento de la oferta turística del entorno, valor añadido del destino y de la experiencia turística y plusvalía para las actividades náuticas, de manera que los establecimientos turísticos suelen tener beneficios más altos allí donde existen estos equipamientos. (Smith, 1992 como se citó en Rivera Mateos, 2010)

La poca existencia de instalaciones especializadas y diseñadas expresamente para el desarrollo de actividades náutico-recreativas y excesiva dependencia de su carácter deportivo, muchas veces gestionadas por clubes náuticos, lo que dificulta en ocasiones su configuración turística como producto náutico. (Rivera Mateos, 2010)

Tanto al turismo náutico, como a los deportes náuticos, hay un aspecto positivo que se debe tener muy en cuenta, que es la conciencia marítima que estas actividades generan. La cual la estableceremos como: *“la clara concepción mental de que hay una vinculación positiva entre el mar y el hombre sea a nivel individual, grupal o nacional, que éste, lógicamente, busca aprovechar y estrechar”* (Collados Núñez, 1989, como se citó en Müller Contreras, 2010).

“La conciencia marítima nace no tanto del hecho de que existe una realidad objetiva, es decir, el hecho de que Chile sea un país privilegiado respecto al mar que poseemos, sino de que represente algo significativo para nosotros. Hay por ejemplo pueblos que por el mismo hecho de no poseer acceso al mar o de contar con un acceso restringido a él, valoran de una manera más intensa el contar con litoral que otras naciones que, por poseer una generosa posición marítima, no son conscientes de su importancia. Se debe agregar que la conciencia marítima “evoluciona según la fuerza de factores estimulantes o inhibitorios que se manifiestan históricamente a través del conocimiento más o menos



exacto del medio marino y de las experiencias marineras positivas o negativas de la población”. (Collados Núñez, 1989, como se citó en Müller Contreras, 2010).

La conciencia marítima está directamente vinculada con la educación, formación y difusión de los intereses marítimos en la enseñanza primaria, secundaria y universitaria, independientemente de la especialidad de estudio. Por otra parte, también está vinculada a la difusión y la práctica de los deportes náuticos, los cuales constituyen vectores comunicacionales de excelencia para la concientización marítima.

Como todas las actividades marítimas se llevan a cabo en un medio ambiente lejano y desconocido para la mayor parte de nuestro pueblo, extraño y ajeno a sus ocupaciones y problemas habituales, la inmensa mayoría no conoce a los actores, desconocen que hacen, cómo lo hacen y los beneficios que pueden generar. Pero difícil será que lo sepa si no tiene oportunidades para familiarizarse con la influencia que el mar ha ejercido, ejerce y ejercerá en la historia de nuestro país. Hoy esa influencia pasa casi inadvertida. Hasta la generalidad de nuestros escritores y pintores han ignorado el mar y se han mantenido apegados a temas de tierra adentro. En otras palabras, nuestro mar parece haber pasado a ser, como dijimos... “una provincia olvidada”. (Calandra, 2005)

Pero esto no ha sido casual. A pesar de ser un país de características oceánicas, los temas relacionados con el mar son poco divulgados, a veces ignorados y en muchos casos sencillamente desconocidos. Además, y por lo general, sólo es referencia periodística cuando ocurre una tragedia en él. Bien podríamos decir que nuestro país “padece de exceso de geografía marítima y escasez de conciencia marítima”. Y lo peor... es que la gran mayoría de su pueblo no lo sabe. (Calandra, 2005)

Resumiendo, nos interrogamos, ¿Qué cuestiones entendemos deberían ser resueltas para alcanzar el pleno desarrollo de esta actividad que, como hemos expuesto, constituye una potencial fuente de oportunidades de desarrollo y generadora de conciencia marítima?

- La falta de planificación urbanística, acordes para un desarrollo sustentable del espacio terrestre, los ríos y el mar territorial contiguo.
- Revalorizar el recurso costero: expandir guarderías, amarras o puertos deportivos para potenciar la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas.
- Aumento de la inversión para hacer más eficiente la gestión público-privada.
- Presentar el turismo náutico como un producto turístico.
- Desmitificar el concepto de elitismo que pesa sobre la actividad náutica.



- La excesiva dependencia de su carácter deportivo, muchas veces gestionadas por clubes náuticos, lo que dificulta en ocasiones su configuración turística del producto turismo náutico deportivo.
- La educación no adecuada para la formación y difusión de los intereses marítimos en la enseñanza primaria, secundaria y universitaria, que no facilitan la construcción de una conciencia marítima en la población.
- La falta de promoción por parte de los municipios de ciudades costeras, para la ejecución de proyectos inclusivos de puertos turísticos y deportivos integrados a la misma.

2.2.1 Otros factores que condicionan el desarrollo de proyectos de puertos deportivos:

2.2.1.1 Erosión costera en el litoral fluvio-marítimo bonaerense:

La solución más sencilla para el problema de la erosión (y el problema de la acreción) es restaurar artificialmente el transporte de sedimentos a lo largo de las estructuras aplicando un sistema de derivación de arena. La idea de la arena artificial By-passing es tan directa y parece tan evidente que es notable que en la práctica esta idea se aplica en sólo un número relativamente pequeño de casos. (Van de Graaff, 2020)

Es bueno que hoy en día los gerentes de zonas e ingenieros costeros tengan una mente abierta con respecto a las (a menudo: adversas) consecuencias de la construcción de espigones y embarcaderos para el sistema morfológico. Los sistemas de derivación de arena son una buena herramienta ahora. (Van de Graaff, 2020)

Los cambios en la hidrología y en los usos del suelo de las cuencas litorales están directamente relacionados con la erosión costera debido a que existe una fuerte conexión entre los procesos de erosión de la cuenca y el aporte sedimentario de los ambientes marinos y costeros (Stallery y Phillips, 2009, como se citó en Tomasin et al., 2020).

Una de las mayores causas que provocan la erosión de las playas es la disminución en el suministro de sedimentos a una costa, debido a la regulación de los ríos y arroyos que suministran el material. Las obras de regulación de un río pueden deberse a la construcción de presas para el riego y la producción de energía, la profundización de los canales de navegación, o la extracción de arena, entre otros motivos. (Tomasin et al., 2020)

2.2.1.2 El Cambio climático en el litoral fluvio-marítimo bonaerense:



Como resultado de esta reducción de escala de las proyecciones de oleaje y marea meteorológica para los escenarios mencionados, se observa que se presentan variaciones muy bajas en estas variables resultando en cambios no significativos (inclusive para el escenario severo RCP8.5) (INA-UdelaR, 2020^a, como se citó en Tomasin et al., 2020).

Para las proyecciones de nivel medio del mar, considerando los escenarios climáticos RCP4.5 y RCP8.5, se utilizaron los resultados de las simulaciones de 21 modelos climáticos globales (GCM). El dominio de estos resultados es global (resolución de 1°), por lo tanto, solo se obtuvieron las series temporales de aumento del nivel medio del mar en nueve puntos representativos de toda la extensión de la costa marítima de la provincia de Buenos Aires. (Tomasin et al., 2020)

Las proyecciones estimadas de aumento de nivel medio del mar en la costa marítima bonaerense son significativas, del orden de 20 cm para mediados del siglo XXI y en el rango 30-100 cm para finales del siglo XXI, según qué escenario se considere. Si se analiza el caso más desfavorable, se espera que para 2045 el aumento promedio del nivel medio del mar sea de 20 cm, mientras que para 2100, este sea de 70 cm, como se puede apreciar en Resumen de proyecciones de Cambio Climático para el nivel medio del mar [NMM] en la costa marítima bonaerense [Tabla # 14](#). (Tomasin et al., 2020)

2.2.1.3 Deporte elitista:

Actualmente la Asociación Española de Clubs Náuticos tiene 20 clubs asociados, que suman más de 65.000 socios. Para acceder a estos círculos sociales hay que superar a menudo un largo proceso: avales de otros miembros, listas de espera, cartas de recomendación, examen por comisiones y, por último, el pago de una cuota. Los que lo consiguen aseguran que merece la pena. Pasan a formar parte de una élite de navegantes que comparten algo en común: la pasión por el mar”. (Sandri, 2016).

“Algunas de estas instituciones tienen mucha historia... y están llenas de historias, las de los relatos marineros de las hazañas náuticas de sus miembros. Formar parte de este privilegiado y exclusivo núcleo es muy difícil. Muchos aspiran a ello por motivaciones muy diversas. “La parte deportiva sólo es un componente. Lo que cuenta, en el fondo, es el éxito social. Porque al fin y al cabo el club es una asociación de personas. Hace años, de caballeros. Hoy, de presuntos”, relata Vincenzo Zaccagnino en un libro sobre clubs náuticos del mundo”. (Sandri, 2016).



La variedad de deportes por los cuales podemos optar a la hora de realizar una actividad física es enorme, y ello supone que para cada uno de estos deportes se deba contar con un equipamiento específico además de, en algunos casos, instalaciones.

Estos dos factores (equipamiento e instalaciones) van a suponer una barrera económica que se va a establecer entre los diferentes estratos sociales de nuestra sociedad. Y es que, aunque en la actualidad el precio del equipamiento deportivo se ha abaratado bastante, siguen existiendo ciertos elementos y ciertas instalaciones que se salen del presupuesto admisible para un gran número de personas. (Gómez, s.f.)

“Cada club náutico es especial porque representa una especie de casa. Una casa para los amigos del mar. Para los que en él navegan, compiten, comen y duermen. Y para los que viven el mar en general. Este es el denominador común, el auténtico engranaje que hace funcionar un club náutico, cuyos socios se portan a menudo como verdaderos miembros de una familia”. Así describe el célebre regatista norteamericano Paul Cayard la vida de los yachting clubs, instituciones centenarias que agrupan a los apasionados de la navegación. (Sandri, 2016).

2.3. SECCION III – Datos Hallados Según los Objetivos Específicos y Generales

En esta sección presentaremos los datos documentales hallados en el trabajo de investigación, referidos únicamente a los objetivos particulares y generales.

2.1 Objetivo específico # 1

“Identificar aquellos factores de desarrollo urbano que conlleva la construcción de un nuevo puerto deportivo”

2.1.1 Datos documentales obtenidos:

El Banco Mundial, que asegura que, a nivel mundial, más del 50% de la población vive en áreas urbanas en la actualidad. Para 2045, la población urbana del mundo se multiplicará por 1,5 a 6 mil millones. Los líderes de la ciudad deben actuar rápidamente para planificar el crecimiento y proporcionar los servicios básicos, la infraestructura y la vivienda asequible que necesitan sus poblaciones en expansión. (Banco Mundial, 2020).

Un puerto deportivo es un ejemplo de transformación de antropización que se efectúa socialmente sobre un soporte de dominante natural para proyectar un desarrollo urbano (Mantero y Dosso, 1998).



La práctica de actividades náuticas estimula la presencia de paseos públicos, centros comerciales, servicios gastronómicos, hotelería, etc. Los proyectos inmobiliarios crecen en valor ya que la presencia de puertos deportivos o marinas prestigian a los mismos. Es necesario expandir las guarderías, amarras o puertos deportivos para que logre expandirse la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas. (MINTUR, 2013, como se citó en Pedetti, 2019).

“Las ciudades que cuentan con borde costero, deben plantearse el aprovechamiento y desarrollo de ese importante activo, promoviendo proyectos inclusivos de puertos turísticos y deportivos integrados a la misma. Con una adecuada planificación y una eficiente gestión público-privada se incrementarían las oportunidades de inversión, la recaudación para las arcas públicas y estimularía la industria, al tiempo que brindaría más ofertas a quienes desean practicar la náutica, así como también a turistas y residentes en general que podrían gozar de un espacio recreativo costero de jerarquía urbana. (MINTUR, 2013, como se citó en Pedetti, 2019)

Mejorar la calidad de vida de los habitantes de una ciudad debería de ser una prioridad, pero llegar a ello no es una tarea fácil. Se requieren de distintos factores para lograr un mejor desarrollo urbano.

Para que la ciudad sea un punto de encuentro positivo, tiene que ser un espacio donde las personas puedan sentirse a gusto de vivir, trabajar, estudiar y recrearse.

La ciudad es un lugar de concentración de actividad económica, creativa y de talento. Sin embargo, también asume un papel para la economía al generar economías de escala e impulsar la productividad de un país.

Aunque hay muchos factores para el desarrollo urbano, estos son algunos de los principales temas para mejorar ciudades:

Equidad: La desigualdad en el ingreso tiene su expresión física en el territorio, que lleva a situaciones de segregación residencial. Se debe buscar la forma de que los servicios estén repartidos de forma equitativa entre todas las zonas.

Espacios públicos de calidad: El espacio público como lugar de encuentro ha adquirido una relevancia única durante los últimos años. Revitalizar espacios degradados, incorporar procesos de participación y apropiación en su diseño, teniendo en cuenta aspectos de género y edad, recuperar zonas de ríos o basureros, para generar lugares de encuentro.



Temas como la recuperación de franjas costeras para espacio público recreativo muestran una doble oportunidad: Un lugar de encuentro ciudadano y una respuesta alternativa a los desafíos del cambio climático.

Conexión con los ciudadanos: El acceso de los hogares urbanos a datos móviles representa una oportunidad única para los gobiernos en términos de dar un salto cualitativo en su relación con el ciudadano. Así mismo, amplía las posibilidades de identificar nuevas demandas, saber cuáles son los problemas y cuáles las soluciones de manera mucho más rápida y oportuna.

Seguridad en la ciudad: Se considera que Latinoamérica es la región más violenta del mundo, y sus números son alarmantes. El tema de seguridad se considera una prioridad. El involucramiento de los actores locales en los temas de seguridad, sobre todo en materia preventiva, dan buenos resultados.

La posibilidad de diseñar espacios públicos más seguros, realizar inteligencia con el uso de datos y detectar zonas inseguras, entre otros, dan sus frutos.

Resiliencia: Una mejor ciudad es también una ciudad más preparada para contrarrestar los efectos del cambio climático. Estos efectos adversos, cada vez más frecuentes, son oportunidades para pensar de una manera distinta la infraestructura urbana.

En los últimos años se ha mostrado un mayor interés en incorporar el tema de la sostenibilidad ambiental en los planes urbanos.

Conocimiento: La brecha de desarrollo de los países, y también de las ciudades, se mide cada vez más por su conocimiento y menos por sus recursos naturales. Las evidencias internacionales indican que los países ricos lo son, porque han impulsado la innovación invirtiendo en Investigación y Desarrollo.

Gobernanza: Una mejor ciudad es también una ciudad más transparente, de mayor cercanía al ciudadano. Un lugar que busca mecanismos para resolver los problemas de vida de la gente también hace a una mejor ciudad.

La escala metropolitana obliga a coordinarse en temas tales como transporte, manejo de aguas, polución del aire residuos, seguridad, áreas verdes, entre los más importantes.

Patrimonio Cultural: Lo cultural y el Patrimonio se presentan como factores para el desarrollo urbano sostenible de las ciudades y asentamientos en todo el mundo, en función de la evolución permanente de los conceptos de cultura, patrimonio e identidad. (República Inmobiliaria, 2020)

Factores que determinan la demanda deportiva:



Según los estudios de base del plan insular de ordenación de Tenerife, en cuanto a la demanda de instalaciones portuarias y haciendo foco en el análisis de la demanda deportiva, se han establecido los factores que inciden directamente sobre la demanda, y son de dos tipos distintos:

- a) **Factores cualitativos**, imposibles de cuantificar, pero que tienen una importancia muy grande para determinar en qué sentido se manifestará la demanda en el futuro.
- b) **Factores cuantificables** a través de magnitudes representativas del elemento que condiciona la demanda.

Los factores cualitativos más representativos y que son generalmente destacados en todos los estudios sobre la demanda son fundamentalmente los tres siguientes:

Tradición marítima: Por diversos factores geográficos e históricos algunas sociedades tienen una larga y arraigada tradición vinculada a la práctica de las diferentes clases de navegación (militar, comercial, pesquera). Esta tradición se manifiesta actualmente a través de una gran afición a los deportes náuticos y a la práctica de la navegación turística y de ocio.

Promoción pública de la práctica de los deportes náuticos y de la navegación de ocio A pesar de que cada vez son más asequibles las embarcaciones y las instalaciones náuticas para un público más amplio, la promoción pública de los deportes náuticos entre la juventud, las ayudas a la práctica de la navegación y a la construcción de los puertos y dársenas deportivas, han sido, sin duda, alicientes que ha incrementado notablemente la demanda de embarcaciones, de amarres y de todos los elementos relacionados con ellos, incluido el turismo náutico deportivo.

Afición a la práctica de los deportes náuticos: Las anteriores cuestiones han influido en crear una importante afición a los deportes y a la navegación turística que, en muchas ocasiones, se fomenta desde la infancia. Ello incide en una demanda de embarcaciones e instalaciones náuticas de todo tipo.

Los anteriores factores cualitativos son la causa de que distintos países marítimos con niveles de riqueza de la población y de renta similares tengan demandas de instalaciones náuticas muy diferentes o que, incluso países y regiones con unas condiciones climáticas muy duras, tengan un número de embarcaciones y unas ratios en relación con la población muy superiores a otros países y regiones con climas más favorables a la práctica de la náutica.

Los factores que pueden cuantificarse a través de diferentes magnitudes que inciden en la determinación de la demanda y que son generalmente destacados en todos los estudios sobre instalaciones náuticas son:



Población residente: La cantidad de población residente cercana al mar o al litoral es un primer elemento que condiciona la práctica de los deportes náuticos y la navegación de ocio durante todo el año y, por tanto, es el primer elemento significativo de la demanda.

Nivel de la renta de la población: Lógicamente la demanda de embarcaciones y de instalaciones náuticas crece con el aumento del nivel de renta de la población. Con las demás variables constantes, la demanda es una función creciente y proporcional de las variables representativas de la riqueza de la población residente. Estas variables representativas pueden ser el producto bruto interno (PBI) al costo de los factores, la renta familiar bruta o los índices de actividad económica.

Turismo: Además de la población residente, la demanda de embarcaciones y, por tanto, la demanda de instalaciones náuticas depende del turismo. Hasta hace pocos años el turismo que incidía en la demanda era únicamente el de carácter náutico que llegaba a la zona en su propia embarcación. Actualmente, en muchas regiones y tramos de costa que atraen turismo la oferta de “servicio chárter” (embarcaciones para hacer travesías con base al puerto que se alquilan con o sin tripulación) adquiere una mayor importancia en la demanda de instalaciones.

Características físicas y climáticas: Partiendo de la base de la existencia de un clima privilegiado, respecto todos los países y regiones de Europa, la principal característica física que hay que retener para evaluar el conjunto de la demanda náutica (y en particular de la oferta) en Tenerife es la extensión de la costa medida en kilómetros.

(Plan Insular de Ordenación de Tenerife, 2011)

2.2 Objetivo específico # 2

“Analizar los puertos deportivos como factor de desarrollo y crecimiento del turismo náutico deportivo, en el litoral fluvio-marítimo bonaerense”

2.2.1 Datos documentales obtenidos:

Los puertos deportivos se constituyen como una plataforma sobre la que asentar empresas de comercios, restaurantes, hotelería, ocio, etc., orientadas a satisfacer la demanda no sólo de los usuarios de las instalaciones náuticas, sino de otros turistas y residentes en la localidad donde se ubica el puerto”. (Peláez Verdet, 2002)

La optimación de los recursos del entorno, así como de la satisfacción y expectativas de los grupos de interés, repercuten favorablemente en la calidad del producto (Yepes, 2003). Por tanto, el tratamiento adecuado del paisaje en los puertos deportivos puede suponer una mejora competitiva y



una diferenciación del puerto como producto turístico (Yepes y Amor, 2000; Yepes, 2003, como se citó en Martín y Yepes, 2017)

La asistencia de turistas náuticos a un destino depende de la calidad de los servicios de los puertos deportivos. (Peláez Verdet, 2002)

El turista náutico no se atiende de forma adecuada, centrándose la actividad de los puertos deportivos en la obtención de beneficios por la prestación de servicios a la flota residente, dándose el fenómeno de convertirse en puertos base de casi todas las embarcaciones de la costa, desatendiendo de esta forma al turismo náutico transeúnte. (Peláez Verdet, 2002)

También, se debe considerar que las instalaciones náuticas cuentan con un enorme potencial como complemento de la oferta del entorno, su valor añadido proviene de la diversificación y la cualificación de la franja litoral, produciendo el incremento general de la oferta (bares, restaurantes, comercios, etc.), atrayendo un segmento específico de turismo (el náutico) y generando plusvalías a la actividad turística del entorno (Álvarez Ossorio 1997).

En la misma línea, podemos ver, que la evidencia parece apoyar que en los lugares donde existen instalaciones náuticas, los hoteles, restaurantes etc. (es decir, la oferta circundante) consiguen unos beneficios más altos que donde no existen dichas instalaciones (Smith y Jenner, 1995; Álvarez Osorio, 1997, como se citó en Ferrada Carrasco, 2001).

Los puertos deportivos y las marinas turísticas han estado íntimamente relacionados con el desarrollo turístico. En la clasificación de los puertos deportivos éstos forman parte de las piezas que equipan el territorio, de las que se producen cuando se agotan los atractivos naturales de un lugar o de aquellas en las que se quiere ofrecer una mayor calidad. Ofreciendo un plus de exclusividad y distinción, que los sitúa entre los equipamientos de uso privado que a su vez son atractivos turísticos para toda la población (Nebot Gómez, 2009, como se lo cito en Abot, s.f.).

Ahora bien, según lo apuntado, es lógico pensar que la náutica turística (y lo que reporta a la actividad turística) cobraría mucho más auge cuanto más se potencie. Pero para lograr una mejora del producto se debe pasar por ver la realidad tal y como está, y hoy por hoy, el turismo náutico todavía no es asumido como un producto turístico. Para la gran mayoría de la sociedad de nuestro país sigue siendo considerado bien como elitista. La solución para solventarlo, entre otros criterios, es dar a conocer la náutica turística al usuario enfocándolo como un producto de ocio que forme parte de la actividad turística. (Ferradás Carrasco, 2001)



Las instalaciones han de ser inexcusablemente mantenidas en buen estado, ya que la calidad del servicio prima sobre otras consideraciones competitivas, como el precio de los puntos de amarre. (Peláez Verdet, 2002)

Las instalaciones náuticas cuentan con un enorme potencial como complemento de la oferta turística del entorno, valor añadido del destino y de la experiencia turística y plusvalía para las actividades náuticas, de manera que los establecimientos turísticos suelen tener beneficios más altos allí donde existen estos equipamientos. (Smith, 1992 como se citó en Rivera Mateos, 2010)

La poca existencia de instalaciones especializadas y diseñadas expresamente para el desarrollo de actividades náutico-recreativas y excesiva dependencia de su carácter deportivo, muchas veces gestionadas por clubes náuticos, lo que dificulta en ocasiones su configuración turística como producto náutico. (Rivera Mateos, 2010)

2.3 Objetivo específico # 3

“Analizar la relación entre la práctica del turismo náutico deportivo y la generación conciencia marítima en la comunidad”

2.3.1 Datos documentales obtenidos:

Tanto al turismo náutico, como a los deportes náuticos, hay un aspecto positivo que se debe tener muy en cuenta, que es la conciencia marítima que estas actividades generan. La cual la estableceremos como: *“la clara concepción mental de que hay una vinculación positiva entre el mar y el hombre sea a nivel individual, grupal o nacional, que éste, lógicamente, busca aprovechar y estrechar”* (Collados Núñez, 1989, como se citó en Müller Contreras, 2010).

“La conciencia marítima nace no tanto del hecho de que existe una realidad objetiva, es decir, el hecho de que Chile sea un país privilegiado respecto al mar que poseemos, sino de que represente algo significativo para nosotros. Hay por ejemplo pueblos que por el mismo hecho de no poseer acceso al mar o de contar con un acceso restringido a él, valoran de una manera más intensa el contar con litoral que otras naciones que, por poseer una generosa posición marítima, no son conscientes de su importancia. Se debe agregar que la conciencia marítima “evoluciona según la fuerza de factores estimulantes o inhibitorios que se manifiestan históricamente a través del conocimiento más o menos exacto del medio marino y de las experiencias marineras positivas o negativas de la población”. (Collados Núñez, 1989, como se citó en Müller Contreras, 2010).

La conciencia marítima está directamente vinculada con la educación, formación y difusión de los intereses marítimos en la enseñanza primaria, secundaria y universitaria, independientemente



de la especialidad de estudio. Por otra parte, también está vinculada a la difusión y la práctica de los deportes náuticos, los cuales constituyen vectores comunicacionales de excelencia para la concientización marítima.

Como todas las actividades marítimas se llevan a cabo en un medio ambiente lejano y desconocido para la mayor parte de nuestro pueblo, extraño y ajeno a sus ocupaciones y problemas habituales, la inmensa mayoría no conoce a los actores, no sabe qué hacen, cómo lo hacen ni los beneficios que pueden generar. Pero difícil será que lo sepa si no tiene oportunidades para familiarizarse con la influencia que el mar ha ejercido, ejerce y ejercerá en la historia de nuestro país. Hoy esa influencia pasa casi inadvertida. Hasta la generalidad de nuestros escritores y pintores han ignorado el mar y se han mantenido apegados a temas de tierra adentro. En otras palabras, nuestro mar parece haber pasado a ser, como dijimos... “una provincia olvidada”. (Calandra, 2005)

Pero esto no ha sido casual. A pesar de ser un país de características oceánicas, los temas relacionados con el mar son poco divulgados, a veces ignorados y en muchos casos sencillamente desconocidos. Además, y por lo general, sólo es referencia periodística cuando ocurre una tragedia en él. Bien podríamos decir que nuestro país “padece de exceso de geografía marítima y escasez de conciencia marítima”. Y lo peor... es que la gran mayoría de su pueblo no lo sabe. (Calandra, 2005)

2.4 Objetivo específico # 4

“Evaluar la percepción de los actores sociales, económicos y políticos acerca de las políticas relacionadas con los puertos deportivos, a partir del 1ro de enero de 2000 hasta el 31 de diciembre de 2019”

2.4.1 Datos documentales obtenidos:

Según el Informe Ejecutivo Conceptual de Turismo Náutico (2013:4) del Ministerio de Turismo de la Nación Argentina (MINTUR):

“La práctica de actividades náuticas estimula la presencia de paseos públicos, centros comerciales, servicios gastronómicos, hotelería, etc. Los proyectos inmobiliarios crecen en valor ya que la presencia de puertos deportivos o marinas prestigian a los mismos. Es necesario expandir las guarderías, amarras o puertos deportivos para que logre expandirse la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas.”

“Las ciudades que cuentan con borde costero, deben plantearse el aprovechamiento y desarrollo de ese importante activo, promoviendo proyectos inclusivos de puertos turísticos y deportivos integrados a la misma. Con una adecuada planificación y una eficiente gestión público-privada se



incrementarían las oportunidades de inversión, la recaudación para las arcas públicas y estimularía la industria, al tiempo que brindaría más ofertas a quienes desean practicar la náutica, así como también a turistas y residentes en general que podrían gozar de un espacio recreativo costero de jerarquía urbana". (MINTUR, 2013, como se citó en Pedetti, 2019)

En el análisis que hace Rinio Bruttomesso (2004) acerca de la relación entre turismo y frentes marítimos, afirma que ha sido el fenómeno turístico el que ha activado un intenso proceso de rehabilitación y reconversión del frente de agua en respuesta a las nuevas demandas del mercado. No cabe duda, que los espacios del agua y las nuevas relaciones ciudad-río constituyen un atractivo para la actividad náutica y turística. (Bruttomesso, 2004, como se citó en Abot s.f.)

2.5 Objetivo general:

a) Evaluar los factores que operan como obstáculo para el proyecto y construcción de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense.

b) Analizar a los mismos como un vector de promoción del turismo náutico deportivo y de generación de conciencia marítima en la comunidad. El periodo por estudiar se enmarca entre el 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019, y relevará las acciones y omisiones tanto del gobierno argentino (nacional, provincial y municipal) como de los operadores privados y, la incidencia de los factores geográficos, sociales y ambientales en su desarrollo. Se parte del supuesto de la existencia de un limitado número de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense.

2.5.1 Datos documentales obtenidos:

La falta de planificación urbanística, acordes para un desarrollo sustentable del espacio terrestre y el mar territorial contiguo.

Muy poca valorización del recurso costero, para expandir guarderías, amarras o puertos deportivos para que logre expandirse la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas.

Ineficiente gestión público-privada, que se traduce en falta de inversión.

El turismo náutico todavía no es asumido como un producto turístico.

Para la gran mayoría de la sociedad de nuestro país los deportes náuticos siguen siendo considerados como elitistas.

La excesiva dependencia de su carácter deportivo, muchas veces gestionadas por clubes náuticos, lo que dificulta en ocasiones su configuración turística del producto turismo náutico deportivo.



La educación no adecuada para la formación y difusión de los intereses marítimos en la enseñanza primaria, secundaria y universitaria, que no facilitan la construcción de una conciencia marítima en la población.

La falta de promoción por parte de los municipios de ciudades costeras, para la ejecución de proyectos inclusivos de puertos turísticos y deportivos integrados a la misma.

2.6 Conclusiones parciales obtenidas:

En primer lugar, la investigación desafía la forma en que pensamos L & RED. Eso sugiere que, si aspiramos a mejorar L & RED y mejorar los resultados para nuestras regiones y las ciudades, la solución de la política no estará necesariamente en el desarrollo de nuevas y mejores técnicas, pero bien pueden residir en la entrega mejorada de herramientas establecidas.

La encuesta de casi 900 profesionales del desarrollo económico en cuatro naciones – claramente muestra que algunas de las acciones más efectivas para fomentar el crecimiento de una región son algunos de los hechos más simples. En las cuatro naciones, los practicantes nominaron la promoción de redes y asociaciones como una actividad efectiva, que se apoya empíricamente en los Estados Unidos y Australia. Esta es una actividad de costo relativamente bajo que las asociaciones empresariales. Normalmente cuentan como uno de sus puntos fuertes.

La lección es quizás más dirigida a agencias gubernamentales que sugieren el valor de poner un énfasis renovado en conectar con la comunidad empresarial y desarrollar asociaciones adecuadas. Los resultados de la encuesta muestran que la prestación de asistencia o servicios a las empresas es la actividad efectiva más citada para los practicantes en las cuatro naciones.

Los enfoques más costosos o sofisticados no eran prominentes entre las nominaciones de los practicantes de lo que constituyó sus acciones más efectivas. Dentro de este contexto, cabe señalar que Cloney (2003) observó que la política de desarrollo regional en Nueva Zelanda, en la década de 1990, estuvo muy influido por las ideas de Michael Porter sobre el clúster. Porter ayudó a establecer un marco de políticas que fomentó la creación de clústeres, pero regresó después de cinco años para encontrar un beneficio sustantivo relativamente pequeño con respecto a los indicadores como el crecimiento del empleo, el desarrollo de las exportaciones y el aumento de la competitividad. Aparentemente, los enfoques avanzados no siempre son efectivos, y en un nivel más fundamental, una mentalidad de culto de carga centrada en identificar y aplicar nuevas técnicas puede pasar por alto la importancia de los servicios regionales convencionales.



Por su parte las medidas que promueven el desarrollo sugieren que algunos de los enfoques más sofisticados merecen una mayor consideración, como ayudar a las empresas a comercializar sus productos a nivel internacional (Australia) o nacional (Inglaterra), agrupaciones en los EE. UU. Y de promoción de la asociación de la cadena de suministro (Inglaterra).

Así, el análisis cuantitativo ha proporcionado una clara evidencia de que L & RED ha manifestado el éxito aparente de las agencias en los Estados Unidos y Australia que promueven el crecimiento endógeno. A través de programas de desarrollo de pequeñas empresas, como los planes de autoempleo. (Australia), asistencia a PYME (EE. UU.), Contratación de capital de riesgo (EE. UU.) Y mano de obra capacitación (EE. UU.), así como la asistencia de marketing mencionada anteriormente, es un buen augurio para desarrollo efectivo adaptado a las necesidades económicas locales, recursos y objetivos de la comunidad.

El contexto del desarrollo económico en las regiones de Australia puede ser problemático para participar efectivamente en estrategias exitosas de EE. UU., como la asistencia acceso al capital riesgo y al desarrollo de infraestructuras de telecomunicaciones. Sin embargo, esto apunta a cuestiones políticas más amplias que deberían abordarse más allá de lo local, es decir, a nivel de las regiones. Donde estas demuestran mantener alguna apariencia de competitividad externa. De hecho, las oportunidades para la transferencia continua de políticas, especialmente entre los Estados Unidos, Australia y Inglaterra es clara, aunque no definitiva.

Esta transferencia podría incluir ambas actividades a considerar para su adopción, así como un nuevo examen del valor de algunas actividades. Las organizaciones de Irlanda del Norte se enfrentan a la perspectiva de la retirada de la financiación de la Comisión Europea cuando los diversos programas asociados con el proceso de BREXIT lleguen a su fin. La necesidad de identificar actividades efectivas y de bajo costo para promover el desarrollo económico es especialmente el núcleo de las preocupaciones. Tomando las mejores prácticas de cada una de las otras naciones, que podrían incluir modelos de financiamiento (consulte Beer, Maude y Haughton, 2003).

Por supuesto, se requiere más investigación basado en un examen continuo de las actividades que están más estrechamente asociados con el éxito, donde se advierte que el éxito del desarrollo es localmente contextual.

Mejorar la calidad de vida de los habitantes de una ciudad debería de ser una prioridad, pero llegar a ello no es una tarea fácil. Se requieren de distintos factores para lograr un mejor desarrollo



urbano. Para que la ciudad sea un punto de encuentro positivo, tiene que ser un espacio donde las personas puedan sentirse a gusto de vivir, trabajar, estudiar y recrearse.

La ciudad es un lugar de concentración de actividad económica, creativa y de talento. Sin embargo, también asume un papel para la economía al generar economías de escala e impulsar la productividad de un país.

Las instalaciones náuticas cuentan con un enorme potencial como complemento de la oferta turística del entorno, valor añadido del destino y de la experiencia turística y plusvalía para las actividades náuticas, de manera que los establecimientos turísticos suelen tener beneficios más altos allí donde existen estos equipamientos.

La poca existencia de instalaciones especializadas y diseñadas expresamente para el desarrollo de actividades náutico-recreativas y excesiva dependencia de su carácter deportivo, muchas veces gestionadas por clubes náuticos, lo que dificulta en ocasiones su configuración turística como producto náutico.

La conciencia marítima está directamente vinculada con la educación, formación y difusión de los intereses marítimos en la enseñanza primaria, secundaria y universitaria, independientemente de la especialidad de estudio. Por otra parte, también está vinculada a la difusión y la práctica de los deportes náuticos, los cuales constituyen vectores comunicacionales de excelencia para la concientización marítima.

La práctica de actividades náuticas estimula la presencia de paseos públicos, centros comerciales, servicios gastronómicos, hotelería, etc. Los proyectos inmobiliarios crecen en valor ya que la presencia de puertos deportivos o marinas prestigian a los mismos. Es necesario expandir las guarderías, amarras o puertos deportivos para que logre expandirse la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas. La falta de planificación urbanística, acordes para un desarrollo sustentable del espacio terrestre y el mar territorial contiguo.

Muy poca valorización del recurso costero, para expandir guarderías, amarras o puertos deportivos para que logre expandirse la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas.

Ineficiente gestión público-privada, que se traduce en falta de inversión.

El turismo náutico todavía no es asumido como un producto turístico.

Para la gran mayoría de la sociedad de nuestro país los deportes náuticos siguen siendo considerados como elitistas.



3.0 CAPITULO III – ANALISIS EMPIRICO

3.1 SECCION I – Según los Objetivos Particulares y Generales

En esta sección presentaremos los datos empíricos hallados, únicamente referidos a los objetivos particulares y generales.

3.1.1 Objetivo específico # 1

“Identificar aquellos factores de desarrollo urbano que conlleva la construcción de un nuevo puerto deportivo”

3.1.1.1 Datos empíricos obtenidos:

Desde comienzos del año 2008, el gobierno de la Provincia de Buenos Aires en la figura del Gobernador Daniel Scioli está llevando a cabo la modernización y puesta en valor del Puerto de Olivos, con un perfil orientado a las actividades recreativas, deportivas, turísticas y al transporte de pasajeros. Mediante el Decreto 1364/08 se creó la Delegación Portuaria Olivos, que comprende la unidad portuaria homónima y las unidades portuarias de San Isidro y Tigre en la Provincia de Buenos Aires.

Este programa incluye la construcción de un paseo peatonal ribereño, rodeado de una franja con oferta de servicios gastronómicos, hoteleros, además de un área de oficinas y negocios vinculados con la actividad náutica. También se prevé la instalación de un nuevo amarradero, tendiente a quintuplicar la cantidad de amarras existentes y una terminal de pasajeros en la que operará una línea de taxis acuáticos, que realizarán el trayecto Olivos (Argentina)-Colonia (Uruguay), sin necesidad de que los usuarios deban trasladarse a la Capital Federal.

Situación en el litoral costero bonaerense:

La falta de puertos deportivos turísticos públicos en el litoral costero bonaerense contribuye, de alguna manera, para que no se realicen nuevos desarrollos urbanos, inclusive la falta de expansión de localidades turísticas existentes, con poco crecimiento o en decaimiento.

Específicamente, en cuanto al turismo náutico mucho se ha anunciado y propuesto, pero en nada o poco se ha avanzado. El no contar con la infraestructura necesaria conspira contra el desarrollo de la actividad, viéndose reflejado tanto los deportes náuticos como el turismo náutico.

Existen varias localizaciones propuestas en el sector fluviomarítimo bonaerense estudiado en el presente trabajo, las cuales la mayoría están en estado fallido o en stand by:

Partido de Magdalena:



- Puerto deportivo Atalaya¹ (2011) – Solo se reconstruyó muelle de madera, acceso al arrollo sin dragar. Fallido. [Figura # 003](#)

Partido de General Lavalle:

- Puerto de General Lavalle² - Remodelación (2011) – En stand by. [Figura # 003](#)

Partido de la Costa:

- Puerto deportivo San Clemente del Tuyú y Mundo Marino³ (2011) – Ejecutada únicamente olla de Tapera de López, con muy difícil acceso náutico. [Figura # 003](#)
- Villa Robles⁴ (Actual), Puerto deportivo con desarrollo urbano privado con una extensión de 5000 hectáreas – En stand by. [Figura # 003](#)

Partido de Pinamar:

- Puerto de Pinamar (década 1990), donde un tristemente célebre empresario mostro serias intenciones de construir allí un puerto deportivo y transformar a Pinamar en la Punta del Este Argentina. Fallido. [Figura # 003](#)

Partido de Villa Gesell:

- Altamar, Ciudad Natural⁵ (2007) desarrollo urbano privado con playa, con una extensión de 579 hectáreas. Fallido. [Figura # 003](#)
- Mandalay⁶ (2019) desarrollo urbano privado con playa, comuna extensión de 5,64 hectáreas. Fallido. [Figura # 003](#)
- Puerto de Villa Gesell⁷ (1999) – Proyecto abandonado por la presión de los ambientalistas. Fallido. [Figura # 003](#)
- Puerto deportivo Port Dorá - Villa Oceánica⁸ (década de 1990), con desarrollo urbano privado. Fallido. [Figura # 003](#)
- Puerto deportivo Mar Azul⁹ (Actual)– En conversación. [Figura # 003](#)

¹ https://www.elmensajero diario.com.ar/contenidos/impulsan-construccin-serie-puertos-deportivos-litoral-martimo-provincia-buenos-aires_5744/

² https://www.elmensajero diario.com.ar/contenidos/impulsan-construccin-serie-puertos-deportivos-litoral-martimo-provincia-buenos-aires_5744/

³ https://www.elmensajero diario.com.ar/contenidos/impulsan-construccin-serie-puertos-deportivos-litoral-martimo-provincia-buenos-aires_5744/

⁴ <https://www.villarobles.com/masterplan>

⁵ <https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/articulo/download/GEOe067/12301?inline=1>

⁶ <https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/articulo/download/GEOe067/12301?inline=1>

⁷ <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/BUENOSAIRE/Plan-Estrategico-Villa-Gesell.pdf>

⁸ <https://www.eldia.com/nota/2000-1-9-guerra-por-la-construccion-de-un-puerto-madero-en-villa-gesell>

⁹ <https://capbaiv.org/notas/n/CONCURSO-DE-IDEAS-PARA-EL-PLAN-MAESTRO-PARA-EL-PREDIO-DE-MAR-AZUL-RE-SERVA-VILLA-GESELL-PROVINCIA-DE-BUENOS-AIRES/151>



- Puerto deportivo San Alfonso del Mar¹ (Década de 1990), con desarrollo urbano privado. Fallido [Figura # 003](#)

Partido de General Alvarado:

- Puerto deportivo de Miramar² (2021) Intendente firmo convenio con AGP. Aún no se tiene la localización exacta. – En conversación. [Figura # 003](#)

Partido de Necochea:

- Proyecto Puerto Gardella³ - Ciudadano: ambicioso e innovador Master plan turístico-deportivo en Puerto Quequén (2020) – En conversación. [Figura # 003](#)

Partido de Tres Arroyos:

- Puerto deportivo Claromecú⁴ (2020) y pesca artesanal – En conversación. [Figura # 003](#)

Partido de Monte Hermoso:

- Puerto Deportivo Monte Hermoso⁵ (2011) – Fallido [Figura # 003](#)

3.1.2 Objetivo específico # 2

“Analizar los puertos deportivos como factor de desarrollo y crecimiento del turismo náutico deportivo, en el litoral fluvio-marítimo bonaerense”

3.1.2.1 Datos empíricos obtenidos:

Para el desarrollo del turismo náutico, se necesitan distintos tipos de embarcaciones deportivas. Por otra parte, toda embarcación deportiva, requiere un lugar para su amarra o guardado, sea éste en el agua o en un puerto seco respectivamente, lo cual dependerá de sus características, tamaño de eslora y la situación en particular de la zona costera fluvio-marítima de su emplazamiento de origen, o en su posible escala a un puerto determinado, en navegación de placer o en competencia.

De lo expuesto surge que para el desarrollo positivo de los deportes y el turismo náuticos se requieren de puertos deportivos e instalaciones náuticas adecuadas que satisfagan la demanda creciente de embarcaciones deportivas, ampliando el horizonte de navegación hacia el litoral costero fluvial y marítimo de la provincia de Buenos.

¹ <https://www.eldia.com/nota/2000-1-9-guerra-por-la-construccion-de-un-puerto-madero-en-villa-gesell>

² <https://www.lacapitalmdp.com/proyectan-la-creacion-de-un-puerto-deportivo-en-miramar/>

³ <https://www.puertoquequen.com/noticias/391-proyecto-puerto-ciudadano-ambicioso-e-innovador-master-plan-turistico-deportivo-en-puerto-quequen>

⁴ <https://www.lu24.com.ar/el-recuerdo-de-la-iniciativa-para-desarrollar-un-puerto-deportivo-y-de-pesca-artesanal-en-claromecu/>

⁵ <https://www.nuestromar.org/antiguas/provincia-impulsa-construccion-de-nuevos-puertos-deportivos-buenos-aires/>



La falta de amarras es un factor negativo para el desarrollo de los deportes y el turismo náutico. Completando este aspecto, según datos hallados, se puede subrayar que los astilleros de embarcaciones livianas argentinos producen con un alto nivel de calidad, siendo reconocido por los más exigentes mercados internacionales hacia los cuales Argentina exporta desde hace ya más de 25 años. La industria de embarcaciones livianas está perfectamente preparada, y madura para responder a todo tipo de demanda. Desde embarcaciones para transporte, carga, turismo, uso deportivo, pesca comercial, seguridad o defensa. Desde un Optimist hasta un gran Crucero, el barco argentino posee, claramente, calidad de exportación.

A través de datos básicos suministrados por CACEL, se ha podido hallar datos relevantes sobre la matriculación de embarcaciones por ante la Prefectura Naval Argentina, en el total país; por cada provincia; por tipo de embarcación; por tamaño su eslora; por cada periodo de tiempo considerado entre otras; los cuales se detallan a continuación.

En la [Tabla # 001](#), de matriculaciones REY y Jurisdiccionales Año 2020, si bien se corresponde a un periodo que excede el presente trabajo (2000-2019), se puede observar la distribución de los tipos de embarcaciones matriculadas por cada región del país.

Por otra parte, en la [Tabla # 002](#), se puede observar el historial de matriculaciones totales por año, presentada para el periodo entre los años 1980 y 2020 respectivamente.

Finalmente, en la [Tabla # 003](#) se establece las matriculaciones de embarcaciones según el rango de esloras , y sus respectivas distribuciones en las regiones del país, abarcando el periodo comprendido entre los años 2011 y 2020 respectivamente. La cantidad de embarcaciones matriculadas, según la eslora se escalona a partir de las menores de 5 metros; de 5 a 7 metros; de 7 a 9 metros, de 9 a 11 metros; de 11 a 14 metros y mayores de 24 metros. En las Tablas Matriculaciones de Embarcaciones según el tamaño de Eslora año 2011 a 2020 podemos observar cómo se particionan en cada año del periodo alcanzado por dichas tablas. Ver [Tabla # 003](#).

La pandemia de Covid 19 , que arranco en nuestro país en marzo de 2020, lo cual no impidió que las Matriculaciones de embarcaciones deportivas hayan continuado. Tanto Motos de Agua y Jet Ski, semirrígidos veleros, cruceros, lanchas, botes y canoas sumaron un total de 3.143 embarcaciones en el REY y Jurisdiccionales, para el año 2020. La provincia de Buenos Aires con 975 embarcaciones lidera ampliamente el primer lugar del ranking por sobre las demás provincias y regiones del país, alcanzando un total de 975 embarcaciones, un 31% sobre el resto del país, según puede observarse en la tabla. [Tabla # 001](#).



A través del [Gráfico # 001](#), realizado para el año 2020, se tiene representada en primer lugar la distribución del mercado argentino, por región y en segundo término las matriculaciones por provincias. Se puede observar la gran porción que abarca la provincia de Buenos Aires con un 31% de las embarcaciones matriculadas.

En el [Gráfico # 002](#), realizado para el año 2020, se puede observar en primer lugar desglosada las matriculaciones por tipo de embarcación a nivel país y en segundo lugar el porcentual correspondiente a cada provincia de embarcaciones matriculadas.

En función de los datos obtenidos, se realizó un análisis para presentar los datos por décadas estableciendo el total de embarcaciones matriculadas para cada año, el mejor y el peor años rankeados, el total y el promedio para la década respectivamente. Lo cual se pudo establecer en [Tabla # 010](#) para la década de 1980, Tabla , en [Tabla # 11](#), para la década de 1990, en [Tabla # 12](#), para la década del 2000 y finalmente la [Tabla # 13](#), para la década del 2010.

Del análisis de datos realizado, surge el gran crecimiento de la industria naval liviana, en la década de 2010 con un promedio de 6777 embarcaciones matriculadas, duplicando el promedio de las décadas anteriores analizadas, como también surge que el año récord para la industria fue el 2011, donde se alcanzaron las 9370 embarcaciones matriculadas.

3.1.3 Objetivo específico # 3

“Analizar la relación entre la práctica del turismo náutico deportivo y la generación conciencia marítima en la comunidad”

3.1.3.1 Datos empíricos obtenidos:

La práctica de los deportes náuticos tiene su influencia positiva en la conciencia marítima de cada individuo. Si bien es un proceso estrictamente personal y subjetivo propio de la conciencia de cada ser humano en un contexto colectivo social, es de conocimiento universal la preocupación por el cuidado y protección del ambiente en que vivimos, sumado a políticas públicas contribuyentes al objetivo desde lo gubernamental como a nivel internacional. Por otro lado, se presume que, si se impulsa la voluntad en base a buenas experiencias vivenciales durante la etapa de enseñanza o educación para realizar la actividad náutica deportiva, se creará mayor conciencia marítima en la persona. Naturalmente, a mayor conocimiento del espacio marítimo en su conformación integral y más intensa sea la relación con el medio acuático, mayores serán las probabilidades de actitudes positivas permanentes hacia el mar. [Com / Per # 1](#).



El deporte náutico de competencia es un factor que da impulso a la actividad náutica-deportiva, con el apoyo y la difusión adecuados.

El puerto de Mar del Plata cuenta con una gran actividad náutica en temporada, con regatas locales, la regata oceánica Buenos Aires-Mar del Plata que se corre en forma bianual y ya va por 63° edición, y la cantidad de navegantes de otras partes del mundo que recalán camino a Ushuaia. Existen proyectos de la náutica de competición oceánicos los cuales potenciaría muchísimo más el turismo náutico, y su relación directa con los puertos deportivos. Hay antecedentes de regatas oceánicas importantes, como la Regata Patagónica, que organiza el Círculo de Navegantes de Argentina haciendo el recorrido Buenos Aires – Ushuaia, en recorrido redondo, cosiendo la costa del litoral marítimo a la ida con escalas distintas que al regreso ver [Figura # 025](#) y [Figura # 026](#). (Sagüier Fonrouge, 2018). Otro proyecto es el generado por el Proyecto Malvinas 2004, es la Regata Oceánica Desafío Austral con el recorrido Buenos Aires, Malvinas por babor, Mar del Plata, con tripulación en dobles, el cual también no ha contado ni con el interés, ni con el apoyo para su realización, ver [Figura # 027](#). (Bertolino, 2003)

3.1.4 Objetivo específico # 4

“Evaluar la percepción de los actores sociales, económicos y políticos acerca de las políticas relacionadas con los puertos deportivos, a partir del 1ro de enero de 2000 hasta el 31 de diciembre de 2019”

3.1.4.1 Datos empíricos obtenidos:

Aspectos relevantes según (Dadon et al., 2020), del diagnóstico general sobre la situación actual del manejo costero según en la República Argentina son los siguientes:

Política:

Se ha consolidado el modelo de manejo costero sectorial migrando desde un esquema centralizado en el nivel nacional hacia un sistema federal. En la última década, Argentina ha desarrollado una política de mayor presencia en la plataforma continental, realizando relevamientos e investigaciones que resultaron en la redefinición de los límites y ampliación de la Plataforma Continental aprobada por unanimidad por la Organización de las Naciones Unidas.

Normativa:

La legislación reciente define y delimita con mayor precisión la configuración de la costa, subsanando previos vacíos normativos. Se fortalecieron el enfoque sectorial y las normas federales.

Competencias:



En el ámbito marino, las competencias se reparten entre el estado nacional y los estados provinciales. Persisten reclamos de los segundos para extender su jurisdicción, aunque se han establecido algunas áreas costero-marinas bajo manejo interjurisdiccional conjunto. En el ámbito terrestre, la competencia primaria corresponde al nivel provincial, delegando en el municipal el manejo del territorio. Hay disparidad en las autoridades de aplicación y los mecanismos de articulación entre gobiernos provinciales y municipales.

Instituciones:

En la última década se consolidaron de los Consejos Federales sectoriales como ámbitos para promover nuevas estrategias de gestión costera.

Instrumentos:

Se aplican instrumentos sectoriales operativos en todo el territorio (nacional o provincial, según el caso), aunque no específicamente diseñados para la zona costera. Se crearon nuevas figuras de protección ambiental, aumentando considerablemente las áreas y recursos costero-marítimos protegidos.

Formación y capacitación:

Se ha ampliado la oferta académica específica y especializada a nivel de posgrados universitarios.

Recursos:

Los recursos públicos son destinados a infraestructura, protección de costas y regeneración de playas. Los fondos internacionales, a diagnósticos, investigación y conservación. Las inversiones privadas financian grandes proyectos urbanos.

Conocimientos e información:

Las universidades e institutos de investigación se localizan en todo el litoral marítimo, estructurados en un programa común y con excelente nivel de formación técnica y científica. Se cuenta con diagnósticos integrados de las grandes regiones y los respectivos ecosistemas.

Educación y sostenibilidad:

Existen numerosos programas nacionales y provinciales de educación ambiental, con calidades dispares. Se incrementaron los contenidos específicos en la oferta educativa no formal e informal para todos los sectores de la población, con énfasis en los problemas locales.

Participación:



Se instrumenta a través de convocatorias establecidas por normas legales para procesos de Evaluación de Impacto Ambiental, planeamiento estratégico y planes de manejo de áreas protegidas, en todos los casos, los resultados no son vinculantes. Existe participación no institucionalizada en numerosos foros, talleres, jornadas, asambleas, etc. organizados por las ONG y la universidad.

3.1.5 Objetivo general:

a) Evaluar los factores que operan como obstáculo para el proyecto y construcción de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense.

b) Analizar a los mismos como un vector de promoción del turismo náutico deportivo y de generación de conciencia marítima en la comunidad. El periodo por estudiar se enmarca entre el 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019, y relevará las acciones y omisiones tanto del gobierno argentino (nacional, provincial y municipal) como de los operadores privados y, la incidencia de los factores geográficos, sociales y ambientales en su desarrollo. Se parte del supuesto de la existencia de un limitado número de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense.

3.1.5.1 Datos empíricos obtenidos:

La falta de políticas públicas para la construcción de puertos deportivos turísticos y públicos en el litoral costero bonaerense contribuye, de alguna manera, para que no se realicen nuevos desarrollos urbanos, inclusive la falta de expansión de localidades turísticas existentes, con poco crecimiento o en decaimiento.

Específicamente, en cuanto al turismo náutico mucho se ha anunciado y propuesto, pero en nada o poco se ha avanzado. El no contar con la infraestructura necesaria conspira contra el desarrollo de la actividad, viéndose reflejado tanto los deportes náuticos como el turismo náutico.

Existen varias localizaciones propuestas en el sector fluvio-marítimo bonaerense estudiado en el presente trabajo, las cuales la mayoría están en estado fallido o en stand by:

3.1.6 Conclusiones parciales obtenidas:

El poco conocimiento del espacio marítimo.

La falta de Políticas Públicas adecuadas.

El tratamiento sectorial de la problemática asociada al mar y sus costas, sin poder consolidar una gestión integral de la zona costera (GIZC).



3.2 SECCION II – Según Otros Datos Emergentes

En esta sección, nos referiremos específicamente a los datos empíricos emergentes hallados, que no se presentaron en la Sección I (objetivos particulares y generales).

3.2.1 Erosión costera y cambio climático

Esta región litoral bonaerense se ve afectada por numerosos problemas ambientales y climáticos, principalmente debidos a la erosión costera. Las actividades antrópicas como la construcción de defensas costeras, el crecimiento urbano sobre estructuras medianosas y la extracción de arena sin un apropiado manejo han agravado los procesos erosivos y acrecentado la vulnerabilidad frente al cambio climático.

La constante acción del oleaje y el impacto de los eventos de tormenta severos son los responsables primarios de la dinámica erosiva de la costa bonaerense. Estudios referidos a obras puntuales como la instalación de rompeolas para prevenir erosión en la zona de acantilados en Mar del Plata, la ejecución de defensas costeras para protección de rutas o los planes de modificación de una de las escolleras del Puerto de Mar del Plata refuerzan la necesidad de contar con un manejo costero integrado y planificado.

Resulta en este contexto que se plantea la preocupación de la provincia de Buenos Aires respecto de la vulnerabilidad de la costa ante las distintas amenazas que afectarían su dinámica en el marco del cambio climático. (Bertolino, 2021)

3.2.2 Elitismo:

El régimen de uso público en los puertos deportivos, parece ser el régimen más equitativo, ya que prevé no solo el acceso a yates provenientes de otros lugares, como así las personas no socias, que deseen pasear libremente por las marinas. Un modelo por considerar es el que podemos observar en la República Oriental del Uruguay, donde los puertos son de uso público y los administra y mantiene Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el campo de la educación, las escuelas no es mucho lo que se enseña sobre el mar. Una oportunidad al respecto, para aprender y comprender el mar, la ofrece la práctica de los deportes náuticos, dado el contacto directo con la práctica.



4.0 CAPITULO IV – ANALISIS ENTREVISTAS

Prologo: En el capítulo se analizan los datos de surgidos de las entrevistas, los cuales se codificaron para identificar patrones. Cabe agregar, que, en el desarrollo del trabajo de investigación, en cuanto a las entrevistas, las personas e instituciones que colaboraron con él, se les asigna individual y aleatoriamente la denominación: (e # 1), (e # 2), (e # 3)...etc., en reemplazo de su identidad e institución representada, a los efectos de preservar su anonimato en la opinión volcada durante las éstas.

4.1 SECCION I – Según los objetivos particulares y generales.

En esta sección se presentan los datos hallados en las entrevistas realizadas, referidos únicamente a los objetivos particulares y generales. Se procesaron codificándolos, a los efectos de identificar patrones.

4.1.1 Objetivo específico # 1

“Identificar aquellos factores de desarrollo urbano que conlleva la construcción de un nuevo puerto deportivo”

4.1.1.1 Datos emergentes:

(e # 1) - En este aspecto, reconoce algunos factores y da ejemplos de la zona alcanzada en esta tesis, como, por ejemplo, el proyecto de Puerto en Pinamar. También hace referencia a los numerosos clubes de campo con espejos de agua y actividades náuticas menores (desarrollos inmobiliarios) que se han creado en los partidos próximos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).

(e # 2) - Les gusta mucho la idea, pero admiten que el alto costo de inversión en la construcción de un puerto deportivo no puede ser trasladado en su totalidad al desarrollo urbano que se pueda crear a su espalda. Comentan de que estuvieron involucrados en el Proyecto Ciudad Pueblo “Villa Robles” km. 374 de la Ruta 11 (1000 hectáreas de urbanizaciones y puerto sobre el litoral marítimo) y en Country Club Puerto Bellini (Ex Trinidad) en Hudson (Con puerto deportivo sobre el litoral Rioplatense).

(e # 3) - Son muy pocos los navegantes deportivos que salen del Río de la Plata al mar. Por otra parte, la situación económica de Argentina no es favorable para ningún proyecto de inversión.

(e # 4) - Cualquier intervención de la costa, como la instalación de un puerto deportivo, tiene en las marismas, inclusive a muchos kilómetros de distancia de la intervención. Se debe estudiar muy bien cualquier intervención para minimizar los impactos negativos. Los estudios que deberían hacerse



para intervenir la costa, no siempre se realizan. Las corrientes costeras con su transporte de sedimentos afectan los entornos del punto en cuestión.

(e # 5) - El desarrollo urbanístico es un socio fundamental para la creación de un puerto deportivo, pues estos crean puntos de desarrollos económicos que hacen factible la ecuación económica.

(e # 6) - Siempre el movimiento de barcos deportivos genera que la gente que va en barco quiera ir a tierra a completar su viaje con descanso, y otros tipos de recreación. Por otra parte, hacen falta mecánicos, pintores, para reparación de barcos entre otros servicios. Todos esos aspectos lo deben cubrir un puerto deportivo y la urbanización que allí se genera.

(e # 7) - Es muy difícil en nuestro litoral bonaerense, es una zona muy abierta y con una altísima tasa de transporte litoral de sedimentos, por lo cual el diseño de los puertos debe tener el sistema de bypass para dar continuidad de circulación a los sedimentos, además de su mantenimiento de dragado, lo cual complica cualquier inversión privada.

(e # 7) - Ese es el éxito de Punta del Este ROU, que combina un excelente puerto deportivo, con una gran urbanización turística como lo es dicha ciudad.

(e # 8) - Los puertos deportivos por sí solo no son rentables. Hay que pensarlo desde la parte inmobiliaria Es la única forma de hacer factible la construcción de un puerto deportivo. Resulta difícil no imaginarse otra forma de defender la inversión., si no hay un desarrollo urbanístico que la acompañe. Hoy podemos ver la gran cantidad de country club que espejos de agua, es como una moda, el hombre quiere vivir cerca del agua, en realidad es una tendencia mundial.

(e # 9) - Tenemos un problema con lo que pasa con los puertos deportivos y con los otros también. Del punto de vista náutico, tenemos unas costas muy duras, por ejemplo, la Bahía de Samborombón es una paradoja porque sería el mejor lugar, pero no el mejor lugar, no tiene profundidad y hay un movimiento de sedimento que es arcilla que genera un doble fondo que con el ecosonda parece que está cerca, pero no lo está, es decir que tenemos un fondo blando y un fondo duro.

(e # 9) - En la desembocadura del río Salado, el problema es que se han construido nuevos canales, generando un sistema de tributarios, el caudal del río se reparte en esos tributarios y hace que no tenga caudal suficiente para auto dragarse. Se comienza a formar una zona deltaica. El tema del niño ya venía de la época de Ameghino. Hubo hace unos 20 años en la boca del Río Salado, un proyecto de puerto ahí hay que hacer obras mayúsculas, Gral. Lavalle saca un poco de ventaja.

(e # 9) - Un lugar para la localización de un puerto deportivo podría ser sobre la ría de Ajó en General Lavalle, que se usa actualmente para la pesca comercial, incluso hay barcos coreanos. Pero



tendría que estar muy bien balizada la entrada y estar sometido a batimetrías periódicas. Pero, a su vez Lavalle, sufre el impacto de las grandes sudestadas, que hacen llegar agua hasta la mismísima plaza donde está la Prefectura Naval Argentina. Las casas no se han construido con palafitos. En la zona de la desembocadura de General Lavalle podemos ver una zona brillante que son conchillas que se mueven por la erosión.

(e # 9) - De Punta Rasa (San Clemente del Tuyú) hasta Mar del Plata la costa es sumamente erosiva. Los fenómenos antrópicos están destruyendo la costa del litoral marítimo, sumada a la acción natural, ya que la misma es muy erosiva y nosotros hemos hecho cosas que aceleran la erosión.

(e # 9) - En la Punta Rasa está cambiando el contorno. Hay una masa grande de arena que se mueve de un lado para el otro.

(e # 9) - En Punta Piedras no hay nada, ahí se pensaba en hacer un puerto de aguas profundas, como ventaja tiene el ramal de FFCC La Plata – Las Pipinas, Partido de Punta Indio.

(e # 9) - En la zona de Punta Indio al N de Punta Piedras, está cambiando el flujo y en algunos lugares la costa ha retrocedido 350 metros desde 1950 a hoy. Lo curioso que nadie toma medidas, no para evitar erosión, porque no se puede, pero si para alertar sobre el uso territorial. Hay que adaptarse al sistema natural, nosotros somos naturales.

(e # 9) - Hay un fenómeno muy grade dentro de la Bahía, que es desconocido, nosotros publicamos el trabajo, Lo hemos publicado en el extranjero, porque sale indexado, acá nadie se entera y en el CONICET queda archivado. El Estado me paga subsidios y con los sueldos, yo ya estoy jubilado y contratado Ad-honorem por el CONICET, dirijo tesis, hago trabajos, doy clases en la Universidad de Buenos Aires, en Arquitectura y en Ciencias Exactas, dirijo tesis. No les interesa, es un país raro el nuestro, educamos a los jóvenes y no les damos trabajo, y se los regalamos a los países más ricos.

4.1.1.2 Codificaciones adoptadas para identificar patrones:

En los subtítulos siguientes, se enlistan las codificaciones adoptadas para identificar patrones, tal como aparecen en las matrices de Consolidación [Tabla # 004](#) y se hace una breve descripción de su representación y alcance.

A - Reconoce las implicancias: Factor de oportunidad que establece el potencial desarrollo urbano y la construcción de un puerto deportivo.

B - Conoce proyectos de Puertos Deportivos: Factor de jerarquía del entrevistado con respecto al conocimiento de la existencia de proyectos de puertos deportivos, nuevos o inclusive ampliaciones de los existentes.



C - Conoce Desarrollos Urbanos Náuticos: Factor de jerarquía del entrevistado con respecto al conocimiento de desarrollo urbano náutico, público o privado (Barrio náutico o Country).

D - Ve como amenaza costo de construcción del PD: Factor amenaza basado en el costo para construir un puerto deportivo.

E - Ve como amenaza costo de mantenimiento el PD: Factor amenaza basado en el costo del mantenimiento operativo de un puerto deportivo.

F - Pocos Navegantes salen del Río de la Plata al mar: Indica que son muy pocos los navegantes del Río de la Plata, que con embarcaciones apropiadas salen de los límites de éste, hacia el mar.

G - Situación Económica Argentina No Favorable: Factor amenaza de las variables no favorables de la economía Argentina, para el financiamiento para la construcción de un puerto deportivo.

H - Problemas Ambientales de los PD: Factor de debilidad para cualquier proyecto de construcción de un puerto deportivo por razones de impacto social y ambiental.

I - Problemas Dinámica Costera x PD: Factor de amenaza la dinámica litoral y los factores geológicos del mar argentino.

J - Genera puestos de trabajo: Factor de oportunidad de generación de empleo en función de la inversión económica.

K - Cambio Climático: Factor que se refiere a la variación en el estado del sistema climático terrestre, formado por la atmósfera, la hidrosfera, la criósfera, la litosfera y la biosfera, que perdura durante periodos de tiempo suficientemente largos (décadas o más tiempo) hasta alcanzar un nuevo equilibrio. Puede afectar tanto a los valores medios meteorológicos como a su variabilidad y extremos.

4.1.1.3 Conclusiones parciales obtenidas:

De la matriz de consolidación de la [Tabla # 004](#), se concluye:

De la totalidad de los entrevistados:

- 1- El 89% establece las implicancias entre un puerto deportivo y el potencial desarrollo náutico que este genera a sus espaldas.
- 2- El 89% tiene conocimiento de la existencia de proyectos de puertos deportivos, nuevos o inclusive ampliaciones de los existentes.
- 3- El 100% tiene conocimiento de desarrollos urbano náutico, público o privado (Barrio náutico o Country).
- 4- El 33% considera un factor de amenaza al costo para construir un puerto deportivo.



5- El 33% considera un factor de amenaza al en el costo del mantenimiento operativo de un puerto deportivo.

6- El 89% considera que son muy pocos los navegantes del Río de la Plata, que con embarcaciones apropiadas salen de los límites de éste, hacia el mar.

7- El 33% considera un factor de amenaza a las variables no favorables de la economía Argentina, para el financiamiento para la construcción de un puerto deportivo.

8- El 22% considera un factor de debilidad las razones de impacto social y ambiental, para el proyecto de un puerto deportivo.

9- El 44% considera un factor de amenaza la dinámica litoral y los factores geológicos del mar argentino.

10- El 89% considera un factor de oportunidad para la generación de empleo en función de la inversión económica.

11- El 22% considera una amenaza el Cambio Climático.

4.1.2 Objetivo específico # 2

“Analizar los puertos deportivos como factor de desarrollo y crecimiento del turismo náutico deportivo, en el litoral fluviomarítimo bonaerense”

4.1.2.1 Datos emergentes:

(e # 1) - En forma directa lo hace explicando el Proyecto de Puerto Deportivo en Mar Azul, partido de Villa Gesell. Y en forma indirecta lo hace al describir la gran cantidad de clubes de campo con espejos de agua, y/o amarras y para algunos deportes náuticos.

(e # 2) - Si, si bien está más asociado a los veleristas, que, a los cruceristas, por lo cual piensan que el nicho de mercado puede ser muy pequeño. Esgrimen que es la razón por la cual no hay puertos deportivos desde “acá” a Mar del Plata.

(e # 3) - De alguna manera, manifiesta que si contribuye. Pero concluye afirmando que el turismo náutico no tiene la infraestructura necesaria para su desarrollo. Pone como ejemplo el puerto de Mar del Plata, en el cual está falto de amarras y sobre todo públicas.

(e # 4) - Creo que antes de pensar un nuevo puerto deportivo, habría que mejorar las instalaciones náuticas existentes en el litoral marítimo, ponerlas en valor y en capacidad de satisfacer la demanda.

(e # 5) - Hoy salvo Mar del Plata, no hay posibilidad de utilizar embarcaciones menores de vela y/o motor ya que no se cuenta con las instalaciones náuticas adecuadas para su uso. Ni que hablar



para un yate de vela un poco más grande. Lo único que se ve en mucha cantidad son tablas de Windsurf y Kitesurf, estando esta actividad no reglamentada aún por la Prefectura Naval Argentina.

(e # 5) - Con un puerto deportivo se potencia muchísimo el turismo náutico, siendo que en verano viene gente de todo el país a vacacionar y traen sus lanchas, gomones, veleros pequeños, pero no encuentran las facilidades para su entrada al mar en forma segura.

(e # 6) - De alguna manera, el puerto deportivo se constituye en la base de operaciones del turismo náutico, el cual también debe estar compatibilizado con los intereses con los pescadores artesanales, entre otros actores.

(e # 7) - Si, totalmente de acuerdo. Pero para que eso ocurra realmente habría que mejorar la normativa reglamentaria de la náutico deportiva y la náutica turística.

(e # 8) - Si los puertos deportivos, son la base para el desarrollo el turismo náutico.

(e # 9) - La gente que está en náutica esta habida de que aparezca un puerto deportivo intermedio entre la Plata y Mar del Plata. De cumplirse esta premisa se va a desarrollar una actividad muy grande. Conozco gente que de ser así ampliarían su horizonte navegando hacia Tierra del Fuego, pero teniendo donde hacer escala.

4.1.2.2 Codificaciones para identificar patrones:

En los subtítulos siguientes, se enlistan las codificaciones adoptadas para identificar patrones, tal como aparecen en las matrices de Consolidación [Tabla # 005](#) y se hace una breve descripción de su representación y alcance.

A - Justifico que PD promueve Desarrollo de Turismo Náutico: Factor de oportunidad que generan los puertos deportivos para promover el desarrollo del turismo náutico.

B - Para los Yates Cruceros: Factor indicador de yates cruceros que salen del Río de la Plata al mar.

C - Para los yates Veleros: Factor indicador de yates veleros que salen del Río de la Plata al mar.

D - Los actuales tienen déficit de amarras: Factor de debilidad en cuanto al inventario de amarras disponibles para embarcaciones deportivas.

E - De Bs. As. a MDP no hay puertos de escala: Factor de debilidad de travesía náutica deportiva desde Buenos Aires a Mar del Plata, no presentando puertos de escala.

F - Promovería la navegación al Atlántico Sur: Factor de oportunidad para el desarrollo de la navegación en mar argentino, desde Buenos Aires a Ushuaia, Tierra del Fuego.



G - Arreglar infraestructuras náuticas existente antes de algo nuevo: Factor de oportunidad para readecuar las infraestructuras náuticas existentes.

H - Faltan Infraestructuras Náuticas menores: Factor de debilidad de en cuanto al inventario de instalaciones náuticas para embarcaciones transportadas en tráiler.

I - Favorecen a los Pescadores Artesanales: Factor de oportunidad para amarras en un puerto deportivo para los pescadores artesanales.

J - Debilidad la reglament. Náutica deportiva: Factor de debilidad en la reglamentación náutica-deportiva.

K - Debilidad la reglament. Turismo Náutico: Factor de debilidad en la reglamentación del turismo náutico.

4.1.2.3 Conclusiones parciales obtenidas:

De la matriz de consolidación de la [\(Tabla # 005\)](#), se concluye:

De la totalidad de los entrevistados:

1- El 100% considera la oportunidad que generan los puertos deportivos para promover el desarrollo del turismo náutico.

2- El 11% considera que hay yates cruceros que salen del Río de la Plata al mar.

3- El 89% considera que hay yates veleros que salen del Río de la Plata al mar.

4- El 44% considera que hay un déficit en cuanto al inventario de amarras disponibles para embarcaciones deportivas.

5- El 67% considera como una debilidad de travesía náutica deportiva desde Buenos Aires a Mar del Plata, no presentando puertos de escala.

6- El 67% considera que los puertos deportivos son una oportunidad para el desarrollo de la navegación en mar argentino, desde Buenos Aires a Ushuaia, Tierra del Fuego.

7- El 11% considera primero habría que readecuar las infraestructuras náuticas existente, antes de algo nuevo.

8- El 44% considera que hay un déficit en cuanto al inventario de instalaciones náuticas para embarcaciones transportadas en tráiler.

9- El 11% considera la oportunidad de amarras en un puerto deportivo para los pescadores artesanales.

10- El 22% considera que la reglamentación náutica-deportiva, no es la adecuada.

11- El 33% considera que la reglamentación del turismo náutico no es la adecuada.



4.1.3 Objetivo específico # 3

“Analizar la relación entre la práctica del turismo náutico deportivo y la generación conciencia marítima en la comunidad”

4.1.3.1 Datos emergentes:

(e # 2) - Si, la práctica y el turismo náutico son generados de una conciencia marítima en la comunidad.

(e # 3) - De alguna manera considera que estar en contacto directo con el mar, hace concientizar sobre sus posibilidades.

(e # 4) - La navegación a vela es lo más amigable de los usos del mar. En esos lugares, la gente se sensibiliza y puede ser que si articulan contenidos que lleven a una concientización sobre el uso y cuidado del mar.

(e # 5) - Si estar cerca del agua en forma activa, ayuda a despertar la concientización sobre el mar.

(e # 6) Por supuesto que sí. Los deportes náuticos son deportes superiores a otros deportes, a los que lo practican de chicos los influye en su orientación vocacional, hacia todas las carreras que hay en el mar, como ser Oficiales y Suboficiales de la Armada, de la Prefectura Naval, de la Marina Mercante, Pesca, Biólogos Marinos, Arquitectos e Ingenieros Navales, Ingenieros Portuarios, Deportistas profesionales, Buzos, Meteorólogos, Licenciados en Hidrografía, Constructores de Barcos, entre otras tantas.

(e # 7) - Totalmente, la actividad náutica deportiva y turística se corresponde con la concientización marítima de los que llevan adelante este modo de recreación. Una mejor gestión de la náutica deportiva es un efecto domino, ya que animaría a los navegantes a recorrer nuestro litoral marítimo, bien gestionado empuja, suma y facilita.

(e # 8) - El estar cerca del mar e inclusive la práctica de algún deporte náutico, generan una concientización respeto al mar o río según sea.

(e # 9) - Tener en consideración el uso de la costa, el deporte y valorar el área costera como un recurso. Lo que estamos haciendo ahora es destruir el recurso.

4.1.3.2 Codificaciones para identificar patrones:

En los subtítulos siguientes, se enlistan las codificaciones adoptadas para identificar patrones, tal como aparecen en las matrices de Consolidación [Tabla # 006](#) y se hace una breve descripción de su representación y alcance.



A - Deportes y Turismo Náutico genera Conciencia Marítima: Factor de oportunidad que generan los deportes y el turismo náutico, para el desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.

B - También contacto directo con el Mar: Factor de oportunidad que generan el contacto directo con el mar, para el desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.

C - La que más sensibiliza es la navegación a vela: Factor de fortaleza de la navegación a vela para sensibilizar y para el desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.

D - Estar cerca del agua en forma activa: Factor de fortaleza que genera estar cerca del agua en forma activa, para el desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.

E - Orientación Vocacional Promueve las prof. Y oficios relacionados con el mar: Factor de oportunidad para los jóvenes que se acercan al mar para promoción de los oficios y profesiones relacionadas con éste.

F - Valorización del recurso Costero: Factor de oportunidad de la valorización del recurso costero, a partir de la valorización turística del espacio litoral, la cual origina una compleja intervención antrópica sobre los recursos naturales que sustentan la actividad.

4.1.3.3 Conclusiones parciales obtenidas:

De la matriz de consolidación de la [Tabla # 006](#), se concluye:

De la totalidad de los entrevistados:

- 1- El 89% considera los deportes y el turismo náutico contribuyen para el desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.
- 2- El 22% considera que el contacto directo con el mar, contribuyen para el desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.
- 3- El 56% considera que la navegación a vela contribuye para el desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.
- 4- El 67% considera que estar cerca del agua en forma activa, contribuye para el desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.
- 5- El 33% considera que es una oportunidad la promoción de los oficios y profesiones relacionadas con el mar, para los jóvenes que se acercan a él.
- 6- El 33% considera que los deportes y el turismo náutico, promueve a la valorización del recurso costero, y al desarrollo de una conciencia marítima en la comunidad.

4.1.4 Objetivo particular # 4:



“Evaluar la percepción de los actores sociales, económicos y políticos acerca de las políticas relacionadas con los puertos deportivos, a partir del 1ro de enero de 2000 hasta el 31 de diciembre de 2019”

4.1.4.1 Datos emergentes:

(e # 1) Reconoce la puesta en valor o plusvalía de las tierras adyacentes a un puerto deportivo nuevo como factor de desarrollo urbanístico.

(e # 2) Comentan la primera iniciativa del Puerto en la ciudad de Pinamar. Reconocen finalmente, que sería muy interesante poder realizar este tipo de ciudad pueblo sobre el litoral marítimo bonaerense, pero el emprendimiento tendría que ser de “amalgamiento” e inversión pública – privada, para factibilizar el financiamiento de la inversión.

(e # 3) - En general las instalaciones deportivas, están en falta de la infraestructura necesaria para el normal y buen desarrollo de estas.

(e # 4) - Como política pública, los gobiernos que administra los espacios costeros lo hacen a través de concesiones, los cuales deberían poner como condición en los contratos de concesión, la creación de espacios de transferencia a la comunidad. Habría que hacer recomendaciones de un mayor compromiso social de los clubes náuticos, para que se abran más a la comunidad.

(e # 4) - Los intereses económicos han sido responsables de que el proyecto del puerto de Pinamar, no se realizara. Ya que la primera localización era sobre el mismo casco urbano, pero el inversor quería hacerlo sobre su campo propio más lejos del casco urbano. En el proyecto de Villa Gesell, los ambientalistas se opusieron a que se corten los médanos, lo cual se necesitaba para dar entrada al puerto. La creación de un puerto deportivo tiene que estar conjugado entre lo privado y lo público para hacer factible la inversión.

(e # 5) - Con el Municipio de General Lavalle, impulsando la educación náutica deportiva con vela liviana y canotaje en los ciudadanos, pero el puerto de General Lavalle, ubicado en la Ría de Ajó, tiene sus complicaciones.

(e # 6) - Las reglamentaciones náuticas no acompañan el crecimiento de la navegación deportiva en el Sur. Estas reglamentaciones tan exigentes hacen que los navegantes deportivos y el turismo náutico hayan emigrado de la ciudad de Ushuaia a Puerto Williams en Chile. Es más, el circuito de los barcos que vienen de otros países termina recalando en nuestras Islas Malvinas, y luego siguen a Puerto Williams, sin llegar a Ushuaia.



(e # 6) - Las comisiones del Honorable Congreso de la Nación, a través de sus comisiones tienen que interiorizarse bien del problema y actuar al respecto. Investigando, y generando condiciones para que se desarrollen proyectos acordes el mar argentino, creando puertos deportivos y desarrollos turísticos, impulsando así un crecimiento en todos los rubros afectados. En lo personal nunca he sido consultado.

(e # 7) - Creo que hay que mejorar las regulaciones de la actividad náutico-deportiva. No se trata de una problemática de la Geografía o de las costas, si, de que nuestro país no tiene una conciencia náutica deportiva en apoyo. Entonces las agencias gubernamentales, sin reducir las medidas de seguridad y de protección de la vida en el mar, deberían facilitar la gestión de la actividad náutico-deportiva y náutica turística. Por ejemplo: en la Ciudad de Ushuaia, la burocracia del puerto, para la actividad náutica turística es de magnitud tal, que hoy en día esta actividad se trasladó a Puerto Willians, en isla Navarino (Chile). Todos los veleros con pasajeros que pivotean para ir a la Antártida recalcan en Puerto Willians y no en Ushuaia.

(e # 7) - Esto es un disparate, teniendo una ciudad como Ushuaia, con las facilidades y su encanto. Lo cual es un problema de gestión y eso es algo que no abarca una sola agencia, deberían coordinar para que la problemática de la navegación permita al navegante desarrollarla más amigablemente.

(e # 7) - En el mar Caribe, en Brasil, y en casi todos los puertos del mundo hay barcos que salen con turistas, con un capitán que se está generando su sustento de vida, con una navegación que les hace a los turistas, haciéndoles inclusive el bautismo de vela, o simplemente los lleva a dar la “vuelta del perro”, todos vuelven contentos. Acá en el país es imposible, uno muere en los vericuetos reglamentarios y de burocracia. Y ni hablar de alquiler de barco a casco desnudo, lo cual en el resto del mundo es algo normal. Un esfuerzo de gestión de la administración de la actividad náutico-deportiva y náutico turística sería un desafío interesante que ayudaría en gran medida. La actitud mejora la gestión.

(e # 7) - No es fácil conseguir inversores que puedan organizar el desarrollo urbano y, por otra parte, pensar en el estado Municipal o Provincial es como que no hay interés en este tipo de desarrollos. Hay que esperar que este país sea un poco razonable. Hoy en día no vas a encontrar a nadie que quiera invertir.

(e # 9) - Hay mucho interés e invertir para hacer el puerto con la posibilidad de genera un desarrollo urbano.



4.1.4.2 Codificaciones para identificar patrones:

En los subtítulos siguientes, se enlistan las codificaciones adoptadas para identificar patrones, tal como aparecen en las matrices de Consolidación [Tabla # 007](#) y se hace una breve descripción de su representación y alcance.

A - Plusvalía de las tierras adyacentes: Factor de oportunidad para la valorización de las tierras adyacentes a un nuevo puerto deportivo.

B - Amalgamiento entre inversión pública – privada: Factor de oportunidad para la inversión pública – privada.

C - Espacios de transferencia a la comunidad: Factor de oportunidad de un puerto deportivo para la transferencia a la comunidad sobre conocimientos del mar.

D - Mayor compromiso social de los clubes náuticos: Factor de debilidad de los clubes náuticos, por no difundir la náutica puertas afuera de la institución.

E - Barrera x Intereses Económicos: Factor que indica los intereses económicos que impiden la construcción de un puerto deportivo.

F - Barreras por presiones Ambientales: Factor sobre el impacto ambiental y social que genera la construcción de un puerto deportivo.

G - Educación Náutica: Factor de formación y capacitación náutica en la comunidad.

H - Las reglamentaciones náuticas no acompañan: Factor que refleja las reglamentaciones náuticas rígidas.

4.1.4.3 Conclusiones parciales obtenidas:

De la matriz de consolidación de la [Tabla # 007](#), se puede establecer las siguientes conclusiones:

De la totalidad de los entrevistados:

- 1- El 89% considera la valorización de las tierras adyacentes a un nuevo puerto deportivo.
- 2- El 100% considera que un puerto deportivo debe realizarse con inversión pública – privada.
- 3- El 11% considera la oportunidad de un puerto deportivo para la transferencia de conocimiento del mar y sus tradiciones a la comunidad.
- 4- El 11% considera como una debilidad a los clubes náuticos, por no difundir la náutica puertas afuera de la institución los deportes náuticos.
- 5- El 44% considera que son los intereses económicos que impiden la construcción de un puerto deportivo.



6- El 22% considera que el impacto ambiental y social impiden la construcción de un puerto deportivo.

7- El 67% considera que hay carencia de oportunidades de formación y capacitación náutica en la comunidad.

8- El 44% considera que las reglamentaciones náuticas deportivas no acompañan.

4.1.5 Objetivo general:

a) Evaluar los factores que operan como obstáculo para el proyecto y construcción de puertos deportivos en el litoral fluviomarítimo bonaerense.

b) Analizar a los mismos como un vector de promoción del turismo náutico deportivo y de generación de conciencia marítima en la comunidad. El periodo por estudiar se enmarca entre el 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019, y relevará las acciones y omisiones tanto del gobierno argentino (nacional, provincial y municipal) como de los operadores privados y, la incidencia de los factores geográficos, sociales y ambientales en su desarrollo. Se parte del supuesto de la existencia de un limitado número de puertos deportivos en el litoral fluviomarítimo bonaerense.

4.1.5.1 Datos emergentes:

Surgen de una cuidadosa selección en los puntos 4.1.1.1; 4.1.2.1; 4.1.3.1 y 4.1.4.1 respectivamente, considerando los factores que se describen en el punto 4.1.5.

5.1.5.2 Codificaciones para identificar patrones:

En los subtítulos siguientes, se enlistan las codificaciones adoptadas para identificar patrones, tal como aparecen en las matrices de Consolidación [Tabla # 008](#). Estas ya se encuentran definidas en los puntos: 4.1.1.2; 5.1.2.2; 5.1.3.2 y 5.1.4.2 respectivamente:

- A - Ve como amenaza costo de construcción del PD
- B - Ve como amenaza costo de mantenimiento el PD
- C - Pocos Navegantes salen del Río de la Plata al mar
- D - Situación Económica Argentina No Favorable
- E - Problemas Ambientales de los PD
- F - Problemas Dinámica Costera x PD
- G - Cambio Climático
- H - Debilidad la reglament. Náutica deportiva
- I - Debilidad la reglament. Turismo Náutico



J - Valorización del recurso Costero

K- Amalgamiento entre inversión pública – privada

L - Barrera x Intereses Económicos

M - Barreras por presiones Ambientales

N - Educación Náutica

O - Las reglamentaciones náuticas no acompañan

4.1.5.3 Conclusiones parciales obtenidas:

De la matriz de consolidación de la [Tabla # 008](#), se pudo establecer las siguientes conclusiones:

De los factores codificados que operan como obstáculo, surge de los entrevistados que:

- 1- El 33% ve como amenaza el costo de construcción de un puerto deportivo.
- 2- El 33% ve como amenaza el costo de mantenimiento de un puerto deportivo.
- 3- El 78% considera que son pocos los navegantes que salen con sus embarcaciones deportivas del Río de la Plata al mar.
- 4- El 33% responsabiliza la situación de la económica Argentina, que no es favorable.
- 5- El 22% considera los problemas ambientales que generan los puertos deportivos.
- 6- El 44% considera los problemas en la dinámica costera que genera los puertos deportivos.
- 7- El 22% responsabiliza al Cambio Climático.
- 8- El 33% considera la reglamentación de la náutica deportiva no adecuada.
- 9- El 33% considera la reglamentación del turismo náutico no adecuada.
- 10- El 33% responsabiliza a la desvalorización del recurso costero.
- 11- El 100% la falta de amalgamiento entre inversión pública – privada, para la construcción de un puerto deportivo.
- 12- El 44% responsabiliza a la barrera que generan los intereses económicos.
- 13- El 22% considera a las presiones ambientales.
- 14- El 67% responsabiliza a la falta de educación náutica adecuada.
- 15- El 44% considera que las reglamentaciones náuticas no acompañan

4.2 SECCION II – Según Otros Datos Emergentes

En esta sección, nos referiremos específicamente a los datos emergentes hallados en las entrevistas, que no se presentaron en la Sección I (objetivos particulares y generales).

4.2.1 Datos emergentes:



(e # 1) - El único profesional con incumbencia para intervenir en la construcción de puertos ya sea en su infraestructura en tierra como en el agua, es el Ingeniero Civil con Especialización en Ingeniería Portuaria.

(e # 1) - Por una parte, hizo referencia al tipo de Club y su política de admisión, puso como ejemplo los clubes de aviación, al cual pueden tener acceso el público general. Por otra parte, hablo de poder adquisitivo.

(e # 1) - Desde que soy presidente del colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, no recuerdo que se hayan presentado contratos profesionales para su visado, para factibilidad, ante proyecto, proyecto, Dirección de obra y construcción de puertos deportivos.

(e # 1) - Proyecto de urbanización con puerto deportivo en Mar Azul, partido de Villa Gesell.

(e # 2) - Relanzamiento de Puerto Trinidad, hoy puerto Bellini en Hudson partido de Berazategui. Sobre el final de la Entrevista, comentaron que hay un proyecto muy grande por salir, impulsado por la municipalidad y la provincia para hacer un desarrollo importante inmobiliario y comercial en la ribera del Río de la Plata en el partido de Berazategui.

(e # 2) - Muy complicado la obtención de permisos en Hidráulica de la provincia de Buenos Aires, y de la Prefectura Naval Argentina, según comentan que fue parte del primer intento de Puerto Trinidad en Hudson. Hasta la no obtención de la aprobación de Hidráulica, no se habilita el Proyecto. Las gestiones son incompatibles con los tiempos comerciales. Complicado el tener que ceder 200 metro de la línea de costa.

(e # 2) - Si el puerto esta sobre la playa tiene que ser de acceso para todo el público. Por lo cual tiene que entrar la “gente” y ahí se pone escabroso el tema.

(e # 2) - El mar argentino considero que son aguas muy difíciles para navegar.

(e # 3) - El mar nuestro, es de una belleza singular, en cuanto a la cantidad de lugares naturales, que tiene en su litoral. Si bien es cierto que la infraestructura portuaria deportiva no está desarrollada, y muy pocos navegantes argentinos se le atreven. Pero también es muy cierto que es visitado por navegantes de todo el mundo, pasando por nuestras costas unos 250 a 300 navegantes que llegan hasta Ushuaia y algunos siguen hasta la Antártida.

(e # 4) - Los navegantes, que más han realizados navegaciones importantes como por ejemplo Alejandro “Mono” Da Milano (QEPD), Enrique Celesia, las hermanas Patricia y Miryam Brizuela, entre otros, han construidos sus barcos con muchísimos esfuerzos.



Los clubes como instituciones salvo lo más importantes no tienen elitismo, si quizás algunas de las personas que la integran, generalmente las que menos navegas.

Hay muchísimos barcos, la mayoría sale a pasear, pero muy pocos a navegar.

(e # 3) - La mayoría de los que trataban de trabajar en Ushuaia con el turismo náutico haciendo excursiones con sus veleros, han sido corridos por la legislación y la Prefectura Naval Argentina, hacia otra base en Puerto Williams, Isla Navarino – Chile.

(e # 4) - Los clubes náuticos son espacios muy de elite, no me parece mal que los puertos deportivos deban ser de acceso al público en general. Como funcionan los puertos en el Uruguay.

(e # 4) - Su planteo, se basa en que primero se debe mejorar las instalaciones existentes, como la del Puerto de Mar del Plata y las de la Asociación náutica Vito Dumas en Puerto Quequén, Necochea, aumentando la capacidad de estas. Posteriormente recién deberíamos pensar en generar nuevos puertos deportivos. No quiero dejar de mencionar el potencial puerto deportivo que se podría desarrollar en la Bahía de San Blas, Partido de Carmen de Patagones.

(e # 5) - Punta Médanos, es un lugar que tendría que considerarse como locación posible para un puerto deportivo.

(e # 5) - La navegación a motor se popularizo mucho más que la de vela. La vela es más cara y requiere mucho más conocimiento y práctica. Los clubes náuticos tradicionales son muy cerrados, tenés que tener un C.V. acorde y una cuota de ingreso millonaria. Si hay clubes elitistas, pero no es el caso nuestro, en definitiva, depende de cada institución. Por ejemplo, el primer barco para los chicos es el Optimist, hacen el curso y después no pueden comprar el barco, y si no compran el homologado, no pueden correr regatas.

(e # 5) - En invierno el mar está más planchado y tiene ola pequeña lo cual facilita la entrada con embarcaciones chicas, pero a partir del mes de Septiembre la ola se empieza a poner mucho más picante. Cuando salimos a navegar juntamos los plásticos que vemos flotando en el agua, para luego darles en tierra el tratamiento adecuado.

(e # 6) - Tenemos muchas posibilidades de mejorar las instalaciones náutico-deportivas, como en Magdalena, Desembocadura del Salado, General Lavalle, Tapera de López, Mar del Plata, Quequén, bahía San Blas y Carmen de Patagones.

(e # 6) - Alguna vez pudo haber sido. No obstante, es necesario que además de los clubes náuticos, existan puertos públicos. Hemos tenido algunos como Marina Punta Chica en Victoria y Marina del Norte.



(e # 6) - Cerca de la Costa en Monte Hermoso, hay un lago seco, una depresión, que se podría adecuar para un puerto deportivo, habría que realizar la apertura desde el mar.

(e # 7) - Alguna vez se propuso hacer un puerto deportivo en San Clemente del Tuyu del otro lado de la espiga (dentro de la Bahía de Samborombón), pero había que dragar mucho, no es sencillo, ni de decisión inmediata, pero si muy complejo.

(e # 7) - Para mí la náutica no es un deporte elitista, si es un deporte caro, como por ejemplo el Polo.

(e # 7) - Meteorológicamente nuestro Sur es complejo.

(e # 8) - El nivel del mar subía con una tasa de 1.8 mm/año, desde hace 3 años 3.1 mm/año, en 2019 subio tasa era de 3.2 m/año, hoy en 2021, la tasa es de 3.4 mm/año; lo cual produce una variación en la altura de ola.

(e # 8) - Desgraciadamente en este país, alguien que se acerca al agua es considerado rico.

(e # 9) - Cuando se decide por la dinámica costera, la política no recurre a los especialistas, como Climatólogo Marinos, geólogos, ingenieros civiles con especialidad en ingeniería Portuarias (...), entonces se pierde la visión holística. Esto debe encararse como trabajo de conjunto.

(e # 9) - El viento es muy fuerte en la Patagonia, ayer en Comodoro Rivadavia vientos de 140 km/hora, sin aviso previo.

(e # 9) - Entre Pinamar y Ostende hay un proyecto de puerto deportivo con escolleras (puerto externo), lo cual es inviable, va a traer muchos problemas. En Gesell hace unos 30 años había un proyecto para puerto interno, con una entrada, tipo Caleta Paula, eso es más razonable.

4.2.2 Codificación para identificar patrones:

En los subtítulos siguientes, se enlistan las codificaciones adoptadas para identificar patrones, tal como aparecen en las matrices de Consolidación [Tabla # 009](#) y se hace una breve descripción de su representación y alcance.

4.2.2.1 Incumbencias profesionales:

Las Incumbencias Profesionales indican la capacidad potencial que poseen los profesionales de una determinada especialidad, basadas en los conocimientos teórico-prácticos que han recibido durante sus estudios.

4.2.2.2 Elitismo:



El elitismo es la restricción de una actividad a sólo un grupo privilegiado. En algún club deportivo se restringe el acceso atendiendo a la característica social y no a la capacidad deportiva; tal elitismo ha hecho que el deporte se asocie con cierta clase y estatus social.

4.2.2.3 Mar Argentino:

El mar argentino es el nombre con el que se denomina al mar epicontinental y litoral del océano Atlántico adyacente al extremo sur de Sudamérica. La denominación "mar argentino" no refiere a los espacios marítimos donde la Argentina efectivamente ejerce soberanía o jurisdicción.

4.2.2.4 Situación jurídica y gestión de permisos:

Una situación jurídica se compone de los derechos y de las obligaciones que se atribuyen a un individuo bajo determinadas condiciones y en un cierto contexto. Los sujetos de derecho, por lo tanto, pueden ser el centro de posibles relaciones jurídicas reguladas por las normas vigentes.

La Gestión de Permisos es el desarrollo y solicitud de autorizaciones de proyectos ante las autoridades o agencias del gobierno.

4.2.2.5 Potenciales localizaciones y proyectos en evaluación:

La localización de un puerto deportivo es el proceso de elegir un lugar geográfico entre varios, apto para realizar la operaciones náutico-deportivas minimizando el impacto ambiental, y la acción sobre la erosión de la costa.

Los proyectos en evaluación de puertos deportivos, lo definimos como un status previo a la decisión final de su ejecución. Siendo un proceso de valoración en el cual se analizan todos los elementos que intervienen en el proyecto con el fin de determinar su viabilidad y eficacia, calcular los posibles riesgos y determinar las respuestas.

4.2.3 Conclusiones parciales obtenidas:

De la matriz de consolidación, que representa el Análisis de Datos Codificados de Entrevistas, en referencia a los Datos Pertinentes [Tabla # 009](#), se puede establecer las siguientes conclusiones:

De la totalidad de los entrevistados:

- 1- El 22% comento sobre las incumbencias profesionales para intervenir en obras sobre la costa, tanto fluvial como marítima.
- 2- El 67 % considera que hoy el deporte náutico es elitista.
- 3- El 56% considera muy difícil al mar argentino para navegarlo.
- 4- El 33% considera complicado el tema de los permisos y la situación jurídica.
- 5- El 44% considera potenciales locaciones y proyectos en evaluación para puertos deportivos.



5.0 CAPITULO V – PROCESAMIENTO DE LOS DATOS

En este capítulo se procesan las conclusiones parciales arribadas en los capítulos de análisis documentales, empíricos y de las entrevistas, que se han surgido de la investigación.

5.1 SECCION I – Según los Objetivos Particulares y Generales

En esta sección, se analizará los datos obtenidos, según los objetivos particulares y generales.

5.1.1 Objetivo específico # 1:

“Identificar aquellos factores de desarrollo urbano que conlleva la construcción de un nuevo puerto deportivo”

5.1.1.1 Análisis:

(e # 2) Los nuevos proyectos de desarrollos urbanos con puerto deportivo, es la situación soñada por muchos desarrolladores inmobiliarios, pero admiten que el alto costo de inversión en la construcción de un puerto deportivo no puede ser trasladado en su totalidad al desarrollo urbano que se pueda crear a sus espaldas.

(e # 2) Algunos le resultan muy atractivo el poder realizar un tipo de ciudad pueblo, sobre el litoral marítimo bonaerense, pero el emprendimiento tendría que ser de “amalgamiento” e inversión pública – privada, para factibilizar el financiamiento de la inversión.

(e # 5) El desarrollo urbanístico es un socio fundamental para la creación de un puerto deportivo, pues estos crean puntos de desarrollos económicos que hacen factible la ecuación económica.

(e # 4) Creo que antes de pensar un nuevo puerto deportivo, habría que mejorar las instalaciones náuticas existentes en el litoral marítimo, ponerlas en valor y en capacidad de satisfacer la demanda.

(e # 7) El éxito de Punta del Este ROU, es que combina un excelente puerto deportivo, con una gran urbanización turística como lo es dicha ciudad, integrando el puerto con el paisaje.

(e # 8) Las implicancias entre un nuevo puerto deportivo y el desarrollo urbano que éste genera, hacer referencia a la necesidad del hombre de vivir cerca de la costa marítima, fluvial, espejos de agua naturales o artificiales. Pero, los puertos deportivos por sí solo no son rentables, hay que pensarlo como parte de un desarrollo inmobiliario, es la única forma de hacer factible la construcción de un puerto deportivo. Resulta difícil no imaginarse otra forma de defender la inversión, si es que no hay un desarrollo urbanístico que la acompañe. Hoy podemos ver la gran cantidad de country club que



cuentan espejos de agua, naturales o artificiales, es como una moda, el hombre quiere vivir cerca del agua, en realidad es una tendencia mundial.

(e # 9) Hay mucho interés en invertir para hacer el puerto con la posibilidad de genera un desarrollo urbano.

5.1.1.2 Conclusiones parciales obtenidas:

Las implicancias de un puerto deportivo y el desarrollo urbano son directas, y están en relación biunívoca, relacionando el paisaje con el ocio, la recreación con el turismo activo, el deporte náutico con la concientiza marítima, la naturaleza con el ambiente y con la concientización de ese equilibrio inestable que conforma el mar y su litoral.

La necesidad del hombre de vivir junto al mar es algo que va en crecimiento sostenido, lo cual ha sido percatado por los desarrolladores inmobiliarios para hacer sus negocios, algunos con más sensibilidad que otros que proyectan desarrollos urbanos y los construyen sobre humedales.

La práctica de deportes náuticos, ya sean en recreación o en competencia, estimula la presencia de paseos públicos, centros comerciales, servicios gastronómicos, hotelería, etc. generando muchos puestos de trabajo local. Asimismo, los proyectos inmobiliarios para desarrollos urbanísticos crecen en valor con la presencia de puertos deportivos o marinas que prestigian a los mismos.

Por otra parte, la construcción de nuevas instalaciones náutico-deportiva genera un impacto positivo en la industria naval liviana, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades de servicio conexas, ya que harán falta mecánicos, taller de velas, pintores, electricistas, caballería, carpintería, entre otros servicios destinados a la reparación y mantenimiento de barcos.

El desarrollo urbanístico es un socio fundamental para la creación de un puerto deportivo, pues estos crean puntos de desarrollos económicos que hacen factible la ecuación económica en su conjunto. Siempre el movimiento de barcos deportivos genera que la gente que va en barco quiera ir a tierra a completar su viaje con descanso, y otros tipos de recreación. Por otra parte, los turistas que llegan por tierra se acercan a los barcos y de ahí surge la seducción del llamado del mar.

Las ciudades o nuevas localizaciones de desarrollos urbanos en el litoral marítimo o fluvial considerado deben plantearse el aprovechamiento y desarrollo de ese importante activo, promoviendo proyectos inclusivos, de puertos turísticos de acceso público, incluyendo a los pescadores artesanales y deportivos integrados en ese mismo ámbito y con una visión no elitista.

Con una adecuada planificación, los estudios previos y una eficiente gestión público-privada se incrementarían las oportunidades de inversión, la recaudación para las arcas públicas y estimularía



la industria, al tiempo que brindaría más ofertas a quienes desean practicar la náutica, así como también a turistas y residentes en general que podrían gozar de un espacio recreativo costero de jerarquía urbana.

5.1.2 Objetivo específico # 2:

“Analizar los puertos deportivos como factor de desarrollo y crecimiento del turismo náutico deportivo, en el litoral fluvio-marítimo bonaerense”

5.1.2.1 Análisis:

(e # 2) Si, está más asociado a los navegantes de vela, y éstos esgrimen que es la razón por la cual no hay puertos deportivos desde “acá” a Mar del Plata.

(e # 3) De alguna manera, sí contribuye a promover el desarrollo del turismo náutico. Pero, no hay la cantidad de instalaciones náuticas suficientes, como por ejemplo el puerto de Mar del Plata, el cual está falto de amarras, sobre todo públicas.

(e # 3) Con la mirada sobre la náutica-deportiva son pocos los navegantes deportivos que salen del Río de la Plata al Mar, más allá que la situación económica de la Argentina no es favorable para ningún proyecto de inversión.

(e # 5) Con un puerto deportivo se potencia muchísimo el turismo náutico, siendo que en verano viene gente de todo el país a vacacionar y traen sus lanchas, gomones, veleros pequeños, pero no encuentran las facilidades para su entrada al mar en forma segura.

(e # 6) Siempre el movimiento de barcos deportivos genera que la gente que va en barco quiera ir a tierra a completar su viaje con descanso, y otros tipos de recreación. Por otra parte, hacen falta mecánicos, pintores, para reparación de barcos entre otros servicios. Todos esos aspectos lo deben cubrir un puerto deportivo y la urbanización que allí se genera.

(e # 6) El puerto deportivo se constituye en la base de operaciones del turismo náutico, el cual también debe estar compatibilizado con los intereses de pescadores artesanales, entre otros actores.

(e # 7) Pero para que ello ocurriera habría que mejorar la normativa reglamentaria de la náutica deportiva y el turismo náutico.

(e # 9) La gente que está en la náutica está ávida de que aparezca un puerto deportivo intermedio entre la Plata y Mar del Plata. De cumplirse esta premisa se va a desarrollar una actividad muy grande.

(e # 9) Conozco gente que de ser así ampliarían su horizonte navegando hacia Tierra del Fuego, pero teniendo donde hacer escala.



5.1.2.2 Conclusiones parciales obtenidas:

La navegación a vela sea esta de recreo o competición, se constituye en el más importante actor del turismo náutico-deportivo. En general, con la cantidad de amarras suficiente, y en particular con puertos deportivos públicos en buenas localizaciones en el litoral fluvio-marítimo de la provincia de Buenos Aires, se constituirán positivamente para el desarrollo del turismo náutico deportivo, en la zona, posibilitando además a los navegantes que lo hagan con destino final el puerto de Ushuaia.

La falta de puertos deportivos, contrariamente se constituye un factor limitante para el desarrollo del turismo náutico-deportivo, no solo en la zona investigada, sino en cualquier otro lugar del mundo. El proyecto y construcción de puertos deportivos e instalaciones náuticas menores, es una necesidad, que debe acompañar al crecimiento de matriculación de embarcaciones, hemos visto que la industria naval liviana en esta última década (2010), ha tenido un crecimiento importante, duplicando en promedio a las décadas de 1980, 1990 y 2000, de ello son responsables Pymes que generan muchos puestos de trabajo. Sin contar rubros anexos.

Pero como dato que ha surgido en forma reiterada en la presente investigación, surge la necesidad de una adecuación de las reglamentaciones de turismo náutico deportivo y la inclusión de los pescadores artesanales en los puertos deportivos públicos.

5.1.3 Objetivo específico # 3:

“Analizar la relación entre la práctica del turismo náutico deportivo y la generación conciencia marítima en la comunidad”

5.1.3.1 Análisis:

(e # 3) De alguna manera considera El estar en contacto directo con el mar, hace concientizar sobre sus posibilidades.

(e # 4) La navegación a vela es lo más amigable de los usos del mar. En esos lugares, la gente se sensibiliza y puede ser la lleven a una concientización sobre el uso y cuidado del mar.

(e # 5) Si estar cerca del agua en forma activa, ayuda a despertar la concientización sobre el mar.

(e # 6) Los deportes náuticos son deportes superiores a otros deportes, quienes los practican de chicos los influye en su orientación vocacional, hacia todas las carreras que hay en el mar, como ser Oficiales y Suboficiales de la Armada, de la Prefectura Naval, de la Marina Mercante, Pesca,



Biólogos Marinos, Arquitectos e Ingenieros Navales, Ingenieros Portuarios, Deportistas profesionales, Buzos, Meteorólogos, Licenciados en Hidrografía, Constructores de Barcos, entre otras tantas.

(e # 7) La actividad náutica deportiva y turística se corresponde con la concientización marítima de los que llevan adelante este modo de recreación. Una mejor gestión de la náutica deportiva es un efecto domino, ya que animaría a los navegantes a recorrer nuestro litoral marítimo, bien gestionado empuja, suma y facilita.

(e # 8) El estar cerca del mar e inclusive la práctica de algún deporte náutico, generan una concientización respecto al mar o río según sea.

(e # 9) Tener en consideración el uso de la costa, el deporte y valorar el área costera como un recurso. Lo que estamos haciendo ahora es destruir el recurso. (e-09)

5.1.3.2 Conclusiones parciales obtenidas:

La práctica de los deportes náuticos tiene su influencia en el desarrollo de una conciencia marítima de cada individuo. Si bien es un proceso estrictamente personal y subjetivo propio de la conciencia de cada ser humano en un contexto colectivo social. [Com / Per # 1.](#)

Es de conocimiento universal la preocupación por el cuidado y protección del ambiente en que vivimos, sumado a políticas públicas contribuyentes al objetivo desde lo gubernamental como a nivel internacional.

Por otro lado, se presume que, si se impulsa la voluntad en base a buenas experiencias vivenciales durante la etapa de enseñanza o educación para realizar la actividad náutica deportiva, se creará mayor conciencia marítima en la persona. Naturalmente que a mayor conocimiento del espacio marítimo en su conformación integral y más intensa sea la relación con el medio acuático, mayores serán las probabilidades de actitudes positivas permanentes hacia el mar.

Los deportes náuticos son deportes superiores a otros deportes, y sobre todo a los que lo practican desde chicos los influye no solo en su conciencia marítima, sino también en su orientación vocacional.

5.1.4 Objetivo específico # 4:

“Evaluar la percepción de los actores sociales, económicos y políticos acerca de las políticas relacionadas con los puertos deportivos, a partir del 1ro de enero de 2000 hasta el 31 de diciembre de 2019”

5.1.4.1 Análisis:



(e # 1) - Hay una puesta en valor o plusvalía de las tierras adyacentes a un puerto deportivo nuevo como factor de desarrollo urbanístico.

(e # 2) - En general las instalaciones deportivas, están en falta de la infraestructura necesaria para el normal y buen desarrollo de éstas.

(e # 4) Como política pública, los gobiernos que administran los espacios costeros lo hacen a través de concesiones, por lo que deberían poner como condición en los contratos de concesión, la creación de espacios de transferencia a la comunidad sobre los deportes náuticos y el mar. Recomendando un mayor compromiso social de los clubes náuticos, para que se abran más a la comunidad.

(e # 5) - Los intereses económicos han sido responsables de que el proyecto del puerto de Pinamar, no se realizara, ya que la primera localización era sobre el mismo casco urbano, pero el inversor quería hacerlo sobre su campo propio, más lejos del casco urbano. En el proyecto de Villa Gesell, los ambientalistas se opusieron a que se corten los médanos, lo que se necesitaba para la entrada al puerto. La creación de un puerto deportivo tiene que estar conjugado entre lo privado y lo público para hacer factible la inversión.

(e # 5) - El Municipio de General Lavalle, está impulsando la educación náutica deportiva con vela liviana y canotaje en los ciudadanos, pero el puerto de General Lavalle, ubicado en la Ría de Ajó, tiene sus complicaciones.

(e # 6) - Las reglamentaciones náuticas no acompañan el crecimiento de la navegación deportiva en el Sur. Estas reglamentaciones tan exigentes hacen que los navegantes deportivos y el turismo náutico hayan emigrado de la ciudad de Ushuaia a Puerto Williams en Chile. Es más, el circuito de los barcos que vienen de otros países termina recalando en nuestras Islas Malvinas, y luego siguen a Puerto Williams, sin llegar a Ushuaia.

(e # 6) - Las comisiones del Honorable Congreso de la Nación, a través de sus comisiones tienen que interiorizarse bien del problema y actuar al respecto. Investigando, y generando condiciones para que se desarrollen proyectos acordes el mar argentino, creando puertos deportivos y desarrollos turísticos, impulsando así un crecimiento en todos los rubros afectados. En lo personal nunca he sido consultado.

(e # 7) - Creo que hay que mejorar las regulaciones de la actividad náutico-deportiva. No se trata de una problemática de la geografía o de las costas, sí, de que nuestro país no tiene una conciencia náutica deportiva en apoyo. Entonces las agencias gubernamentales, sin reducir las medidas de seguridad y de protección de la vida en el mar, deberían facilitar la gestión de la actividad náutica deportiva



y náutica turística. Por ejemplo: en la ciudad de Ushuaia, la burocracia del puerto, para la actividad náutica turística es de magnitud tal, que hoy en día esta actividad se trasladó a Puerto Willians, en isla Navarino (Chile). Todos los veleros con pasajeros que pivotean para ir a la Antártida recalán en Puerto Willians y no en Ushuaia.

(e # 7) - Esto es un disparate, teniendo una ciudad como Ushuaia, con las facilidades y su encanto. Sin lugar a duda se trata de un problema de gestión y eso es algo que no abarca una sola agencia, deberían coordinar para que la problemática de la navegación permita al navegante desarrollarla más amigablemente.

(e # 7) - En el mar Caribe, en Brasil, y en casi todos los puertos del mundo hay barcos que salen con turistas, con un capitán que se está generando su sustento de vida, con una navegación a los turistas, haciéndoles inclusive el bautismo de vela, o simplemente los llevándolos a dar la “vuelta del perro”, todos vuelven contentos. Acá en el país es imposible, uno muere en los vericuetos reglamentarios y de burocracia. Y ni hablar de alquiler de barco a casco desnudo, lo cual en el resto del mundo es algo normal. Un esfuerzo de gestión de la administración de la actividad náutico-deportiva y náutico turística sería un desafío interesante que ayudaría en gran medida. La actitud mejora la gestión.

(e # 8) No es fácil conseguir inversores que puedan organizar el desarrollo urbano, y, por otra parte, pensar en el estado Municipal o Provincial, es como que no existe interés en este tipo de desarrollos. Hay que esperar que este país sea un poco razonable. Hoy en día no vas a encontrar a nadie que quiera invertir.

(e # 9) - Hay un fenómeno muy grande dentro de la Bahía, que es desconocido, nosotros publicamos el trabajo, Lo hemos publicado en el extranjero, porque sale indexado, acá nadie se entera y en el CONICET queda archivado. El Estado me paga subsidios y con los sueldos, yo ya estoy jubilado y contratado Ad-honorem por el CONICET¹, dirijo tesis, hago trabajos, doy clases en la Universidad de Buenos Aires, en Arquitectura y en Ciencias Exactas, dirijo tesis. No les interesa, es un país raro el nuestro, educamos a los jóvenes y no les damos trabajo, y se los regalamos a los países más ricos.

5.1.4.2 Conclusiones parciales obtenidas:

Surge de la investigación, que existe una clara percepción no positiva en los actores sociales y económicos y políticos, sobre las políticas públicas con respecto a los puertos deportivos. No existe una ley específica para los puertos deportivos y el turismo náutico deportivo, la cual, de existir en

¹ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas



algún momento, deberá ser ampliamente consensuada con todos los actores políticos (Política de Estado), en el marco de una gestión integrada de la zona costera.

Como hallazgo adicional del presente trabajo de investigación, se encontró la falta de promoción adecuada del turismo náutico deportivo, ya que no es considerado como un ítem importante de la economía nacional, siendo que éste puede generar muchos puestos de trabajo estables en sus instalaciones y rubros anexos.

Los potenciales inversores para tales proyectos requieren una participación en comunión entre lo privado y lo público, con un marco legal que establezca claramente y respalde las condiciones pactadas en el proyecto por parte las partes involucradas.

Otro hallazgo muy marcado es por la gestión no positiva de los deportes náuticos, y el turismo náutico deportivo, por las agencias gubernamentales.

Un hallazgo muy positivo es el trabajo que viene realizando el Municipio de General Lavalle a través de la promoción de los deportes náuticos a sus ciudadanos. (Vela ligera y canotaje).

5.1.5 Objetivo general:

a) Evaluar los factores que operan como obstáculo para el proyecto y construcción de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense.

b) Analizar a los mismos como un vector de promoción del turismo náutico deportivo y de generación de conciencia marítima en la comunidad. El periodo por estudiar se enmarca entre el 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019, y relevará las acciones y omisiones tanto del gobierno argentino (nacional, provincial y municipal) como de los operadores privados y, la incidencia de los factores geográficos, sociales y ambientales en su desarrollo. Se parte del supuesto de la existencia de un limitado número de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense.

5.1.5.1 Análisis:

Del análisis de datos hallados en la investigación se han podido reconocer los siguientes factores:

Factores que operan como obstáculo (Negativos):

1) La inadecuadas o falta de políticas públicas que promocionen adecuadamente la actividad:

Como política pública, los gobiernos que administran los espacios costeros lo hacen a través de concesiones, los cuales deberían poner como condición en los contratos de concesión, la creación



de espacios de transferencia a la comunidad. De la investigación ha surgido la falta de un mayor compromiso social para que los clubes náuticos se abran más a la comunidad.

En cuanto a la educación, es notable la poca participación de los temas del mar, en los niveles, primarios, secundarios y universitarios.

La Honorable Cámara de Diputados del Congreso de la Nación, a través de sus comisiones tienen que interiorizarse bien del problema y actuar al respecto. No se trata de una problemática de la Geografía o de las costas, si, de que nuestro país no tiene una conciencia náutica deportiva en apoyo.

2) El riguroso marco normativo de la actividad náutico-deportiva y del turismo náutico por parte de las agencias gubernamentales: Una mejor gestión de la náutica deportiva es un efecto domino, ya que animaría a los navegantes a recorrer nuestro litoral marítimo, bien gestionado empujaría, sumaría y facilitaría.

La actividad náutica deportiva y turística se corresponde con la concientización marítima de quienes llevan adelante este modo de recreación. Sin dejar de tener en consideración el uso de la costa, el deporte y valorar el área costera como un recurso. Lo que estamos haciendo ahora es destruir el recurso.

Las reglamentaciones náutico-deportivas no acompañan el crecimiento y el desarrollo de los deportes náuticos. En el Sur argentino, estas reglamentaciones tan exigentes hacen que los navegantes deportivos y el turismo náutico, por ejemplo, hayan migrado de la ciudad de Ushuaia a Puerto Williams, Isla Navarino, Chile. Es más, el circuito de los barcos que vienen de otros países termina recalando en nuestras Islas Malvinas, y luego siguen a Puerto Williams, sin llegar a Ushuaia.

Las agencias gubernamentales, sin reducir las medidas de seguridad y de protección de la vida en el mar, deberían facilitar la gestión de la actividad náutica deportiva y náutica turística.

3) La Complejidad mareológica y meteorológica del mar argentino: En términos de la náutica deportiva, el mar argentino, se presenta como cualquier mar, muchas veces con condiciones meteorológicas excelentes y mar llana, y otras un poco más dificultosas con temporales del S, del SW o el famoso viento W, que cuando se establece lo hace en forma sostenida por más de una jornada.

No es un mar para principiantes, como en cualquier otra mar, se requiere del conocimiento, la práctica, la experiencia y una embarcación adecuada a la travesía y en muy buen estado de conservación y mantenimiento.

A lo largo de la historia contemporánea, se han exagerado mucho los relatos de temporales, de la altura de ola, de las condiciones de gran peligro sorteadas, en las cantinas náuticas, cosa que le ha



dado mala Prensa al mar Argentino. Algo similar pasa con el relato de los pescadores deportivos, con respecto al tamaño de la mayor pieza cobrada.

Analizando un factor de complejidad, este se puede asignar a la falta de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo. Por ejemplo: en una derrota a vela partiendo de Buenos Aires, con destino a Mar del Plata, si se llega a dar con mal tiempo, se tienen únicamente como puerto de alternativa el Puerto Comercial de Montevideo, el puerto del Buceo, y el de Piriápolis, todos de la República Oriental del Uruguay.

Por eso, entre otras cosas, la necesidad de desarrollar puertos deportivos como alternativa en la costa fluvio-marítima bonaerense.

4) El poco conocimiento de la problemática por parte de los desarrolladores inmobiliarios y los inversores:

La desinformación y no concientización de la problemática costera, hace que se la mayoría de los desarrolladores inmobiliarios e inversores, en sus intenciones en desarrollar proyectos en el litoral fluvio-marítimo de la provincia de Buenos Aires, terminen en proyectos fallidos, por no consultar con asesores o consultores. E inclusive cuando lo hacen, no se recurren a consultores con la incumbencia profesional que debe tener su título universitario y matrícula del Colegio de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires (CIPBA).

Los puertos deportivos no han sido en algunas ocasiones más que la excusa para reactivar negocios de carácter inmobiliario mediante el incremento del valor de los precios del suelo en el espacio interno y externo. Son, en este sentido, varias las estrategias detectadas: a) aprovechamiento de terrenos rústicos de poco valor en los que se implanta el puerto para vitalizar el entorno inmediato generando una zona de prestigio y oportunidad y un alza de precios en todo el espacio circundante; b) las marinas o puertos interiores donde se revaloriza el suelo a través de la conversión de zonas no contiguas a la costa en terrenos de primera línea. c) puertos de zonas urbanas, donde se ganan terrenos al mar generando un suelo edificable en áreas donde ya escaseaba con una ubicación inmejorable.

Ha sido cuando menos desproporcionado que instalaciones que podrían haberse configurado como auténticamente estratégicas para la recualificación y reactivación de los modelos turísticos maduros de la costa, y que generan ahora impactos importantes en el medio litoral, se hayan desarrollado de manera desorganizada sin considerar otros aspectos más allá del beneficio empresarial generado por la actividad urbanizadora anexa y la promoción residencial originada por el incremento del precio del suelo producido por la ubicación del puerto deportivo. En definitiva, no siempre se han



valorado los recursos territoriales del litoral desde una dimensión que garantizara su conservación y gestión sostenible más allá de lecturas economicistas y a corto plazo, siendo una asignatura pendiente en muchos casos la armonización del sistema portuario con la planificación territorial y urbanística

En todo caso, de existir una posibilidad de hacerse algún proyecto, este deberá estar validado por todos los actores que forman parte del manejo integrado de la zona costera (MIZC), que, en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, ni en el resto del país, nunca se llegó a implementar, más allá de muchas intensiones e intentos.

5) El preconceito instalado en la sociedad al considerar elitista de la actividad náutica-deportiva:

El elitismo en los deportes náuticos todavía existe, la falta de apertura de los clubes náuticos para difundir ampliamente estos deportes no colabora para mejorar esta situación. Otro factor que no suma es la falta de generación de espacios de transferencia de conocimientos sobre los temas del mar y su importancia en los intereses marítimos argentinos. Estos factores no generan las condiciones para que los ciudadanos se acerquen y participen en estos espacios que lo acercan al mar.

6) Problemas para aplicar un enfoque de manejo integrado de zonas costeras (MIZC): Surge de la investigación, que el tratamiento sectorial de la problemática y los actores relacionados con la problemática del mar, sus costas, sus playas, y el territorio contiguo, todavía no han permitido establecer el MIZC, según el trabajo (Dadon et al., 2020) de transcripto en el presente trabajo

7) La erosión costera por factores naturales, antrópicos y el cambio climático: La región litoral fluviomarítima bonaerense se ve afectada por numerosos problemas ambientales y climáticos, principalmente debidos a la erosión costera. Las actividades antrópicas como la construcción de defensas costeras, el crecimiento urbano sobre estructuras medanosas y la extracción de arena sin un apropiado manejo han agravado los procesos erosivos y acrecentado la vulnerabilidad frente al cambio climático.

Factores que actúan como vector de promoción del turismo náutico deportivo y de generación de conciencia marítima en la comunidad. (Factores Positivos):

- 1) Actividad Innovadora.
- 2) Consolidación Institucional del Turismo.
- 3) Sustentabilidad de la actividad.
- 4) Generación de vínculo emocional
- 5) Generación de experiencias únicas



- 6) Fidelización del Turista
- 7) Desarrollo equilibrado y diversificado del espacio turístico nacional.
- 8) Sistema de Incentivos y Estímulos para el desarrollo urbano turístico.
- 9) La oferta de deportes náuticos y de playa será, en el futuro, la que determine en buena medida la elección de un destino por parte del cliente.
- 10) Diversificación y segmentación de la oferta, que puede se define como una marca de calidad que certifica destinos excelentes, y que propugna un modelo integral de gestión del territorio en el ámbito turístico náutico deportivo y de naturaleza.
- 11) Oportunidad comercial
- 12) La promoción y oferta de servicios náuticos propios para el funcionamiento de las dársenas, como para los pequeños puertos deportivos.
- 13) El desarrollo de los principales servicios propios del turismo (recursos turísticos, infraestructuras, y empresas y servicios turísticos).
- 14) Calidad en los Servicios.
- 15) Interés de mercados nacionales e internacionales.
- 16) Mejora de la calidad de vida de las comunidades con vocación turística del país, procurando generar experiencias significativas en los visitantes.
- 17) Macroproceso de construcción de productos turísticos, que convoca a todos los actores del sector.
- 18) Desarrollo de productos innovadores, capaces de desestacionalizar la afluencia turística y desconcentrar geográficamente la oferta.
- 19) Gestión participativa en red (Sector público: local, provincial, Nacional y Sector privado).
- 20) La práctica de los deportes náuticos tiene su influencia en el desarrollo de una conciencia marítima de cada individuo. Si bien es un proceso estrictamente personal y subjetivo propio de la conciencia de cada ser humano en un contexto colectivo social.
- 21) Incremento del número de embarcaciones livianas, con el consiguiente impacto positivo para la industria náutica nacional.
- 22) Mayor flujo de demanda hacia los destinos turísticos con instalaciones para la práctica de actividades náuticas.
- 23) Incremento del valor inmobiliario en las zonas ribereñas con puertos deportivos, generando un mayor impacto económico en el rubro inmobiliario.



24) Mejor aprovechamiento de las instalaciones náuticas existentes, generando mayores recursos para los clubes y entidades que administran estos espacios.

25) La existencia de organizaciones que impulsan la modalidad (CACEL; Casi un millar de entidades de Náutica y Pesca Deportiva)

26) Existencia de un segmento creciente de aficionados o amantes de la náutica

Los problemas medioambientales que surgen con la ampliación y construcción de los puertos deportivos, no solamente durante las obras sino también durante todo el período de explotación posterior, son variados: 1) alteración de la dinámica litoral, modificación del medio marino y de la calidad de las aguas, reducción de la productividad biológica y ocupación del dominio público marítimo-terrestre y su privatización encubierta en ocasiones, lo que perjudica su imagen turística entre los usuarios sensibilizados con el medio ambiente y los paisajes diferenciales y de calidad.

Como surge de la investigación, el extenso litoral comprende ambientes de diversas características como consecuencia del recurso geomorfológico dominante. En algunos sectores son costas bajas y vulnerables a la inundación, coinciden con la prolongación de la llanura pampeana de escasa altura donde la dinámica oceánica (rango de mareas, corrientes, litoral de arena, características del oleaje) favorece la acumulación de sedimentos. De modo inverso, existen áreas bonaerenses con características opuestas de interfase continente-océano, originando costas de erosión con la presencia de acantilados debido a la acción marina. En el resto de la provincia abundan costas arenosas en diferentes estados de evolución

El litoral atlántico bonaerense se puede dividir en función de factores oceánicos y continentales. Entre los primeros se considera la deriva litoral predominante (desde el S y el SE) y el rango de mareas entre los segundos, el estado de interface entre el mar y el continente y viceversa. Ambos factores determinan los siguientes tramos: Punta Piedras-Punta Rasa; Punta Rasa-Laguna Mar Chiquita; Laguna Mar Chiquita-Puerto Quequén, Puerto Quequén-Punta Alta¹; Punta Alta-Punta Laberinto²; Punta Laberinto-Boca del Río Colorado Viejo; Boca del Río Colorado Viejo-Isla San Blas; Isla San Blas-Punta Redonda³.

(e # 4) Cualquier intervención en la costa, como la instar un puerto deportivo, tiene consecuencias en las marismas, inclusive a muchos kilómetros de distancia de la intervención. Se debe estudiar

¹ Punta Alta, partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales, Provincia de Buenos Aires.

² Punta Laberinto, Municipio Punta Laberinto Provincia Buenos Aires - Latitud -39.4445700 S Longitud - 62.0414400 W

³ Punta Redonda en la desembocadura del Río Negro, Partido de Patagones, Provincia de Buenos Aires.



muy bien cualquier intervención para minimizar los impactos negativos. Los estudios que deberían hacerse para intervenir la costa, no siempre se realizan. Las corrientes costeras con su transporte de sedimentos afectan los entornos del punto en cuestión. (e-04).

(e # 7) Es muy difícil en nuestro litoral bonaerense, es una zona muy abierta y con una altísima tasa de transporte litoral de sedimentos, por lo cual el diseño de los puertos debe tener el sistema de bypass para dar continuidad de circulación a los sedimentos, además de su mantenimiento de dragado, lo cual complica cualquier inversión privada

(e # 9) Tenemos un problema con lo que pasa con los puertos deportivos, y con los otros también. Desde el punto de vista náutico tenemos una costa marítima muy dura, por ejemplo, la Bahía de Samborombón es una paradoja porque sería el mejor lugar, pero no es el mejor lugar, no tiene profundidad y hay un movimiento de sedimento de arcilla que genera un doble fondo con el ecosonda, es decir que tenemos un fondo blando y un fondo duro. (Codignotto, 2009)

Los entrevistados apuntaron a distintas posibilidades de potenciales locaciones para puertos deportivos, habiéndose hallado las distintas (e # 9) En la desembocadura del río Salado, el problema es que se han construido nuevos canales, generando un sistema de tributarios, el caudal del río se reparte en esos tributarios y hace que no tenga caudal suficiente para auto dragarse. Se comienza a formar una zona deltaica. El tema del niño ya venía de la época de Ameghino¹. Hubo hace unos 20 años en la boca del Río Salado, un proyecto de puerto ahí hay que hacer obras mayúsculas, Gral. Lavalle saca un poco de ventaja. (Codignotto, 2009)

(e # 9) Un lugar para la localización de un puerto deportivo podría ser sobre la ría de Ajó en General Lavalle, que se usa actualmente para la pesca comercial, incluso hay barcos coreanos. Pero tendría que estar muy bien balizada la entrada y estar sometido a batimetrías periódicas. Pero, a su vez Lavalle, sufre el impacto de las grandes sudestadas, que hacen llegar agua hasta la mismísima plaza donde está la Prefectura Naval Argentina. Las casas no se han construido con palafitos. En la zona de la desembocadura de General Lavalle podemos ver una zona brillante que son conchillas que se mueven por la erosión. (Codignotto, 2009)

¹ Florentino Ameghino (Moneglia, Italia, 19 de septiembre de 1853 - La Plata, 6 de agosto de 1911) fue un científico autodidacta, naturalista, climatólogo, paleontólogo, zoólogo, geólogo y antropólogo de la Generación del 80 de Argentina. Ameghino estructuró la teoría autoctonista sobre el origen del hombre americano, en contraposición a la hoy universalmente aceptada interpretación alóctona.



(e # 9) De Punta Rasa (San Clemente del Tuyú) hasta Mar del Plata la costa es sumamente erosiva. Los fenómenos antrópicos están destruyendo la costa del litoral marítimo, sumada a la acción natural, ya que la misma es muy erosiva y nosotros hemos hecho cosas que aceleran la erosión.

(e # 9) En la Punta Rasa está cambiando el contorno. Hay una masa grande de arena que se mueve de un lado para el otro. (Codignotto, 2009)

(e # 9) En Punta Piedras no hay nada, ahí se pensaba en hacer un puerto de aguas profundas, como ventaja tiene el ramal de FFCC La Plata – Las Pipinas, Partido de Punta Indio. (Codignotto, 2009)

(e # 9) En la zona de Punta Indio al N de Punta Piedras, está cambiando el flujo y en algunos lugares la costa ha retrocedido 350 metros desde 1950 a hoy. Lo curioso que nadie toma medidas, no para evitar erosión, porque no se puede, pero si para alertar sobre el uso territorial. Hay que adaptarse al sistema natural, nosotros somos naturales. (Codignotto, 2009)

5.1.5.2 Conclusiones parciales obtenidas:

De los datos hallados, surge que cualquier intervención en la costa, como la instalar un puerto deportivo, tiene consecuencias directas en la misma, inclusive aguas arriba y aguas debajo de la intervención, por la interrupción de la corriente de deriva litoral y su transporte de sedimento, inclusive a muchos kilómetros de distancia de la localización. Por lo cual, se debe estudiar muy bien cualquier intervención para minimizar los impactos negativos. Realizando los estudios que deben hacerse para intervenir la costa, los cuales no siempre se realizan.

Nuestro litoral marítimo bonaerense es muy difícil, es una zona muy abierta y con una altísima tasa de transporte litoral de sedimentos, por lo cual el diseño de los puertos debe tener el sistema de bypass para dar continuidad de circulación a los sedimentos, además de su mantenimiento de dragado, lo cual complica cualquier inversión privada e inclusive la de mantenimiento operativo.

De Punta Rasa (San Clemente del Tuyú) hasta Mar del Plata la costa es sumamente erosiva. Los fenómenos antrópicos hacen su aporte a la degradación de la costa del litoral marítimo, a la acción natural, ya que la misma es muy erosiva y la intervención del hombre que ha hecho cosas que aceleran la erosión.

Los cambios en la hidrología y en los usos del suelo de las cuencas litorales están directamente relacionados con la erosión costera debido a que existe una fuerte conexión entre los procesos de erosión de la cuenca y el aporte sedimentario de los ambientes marinos costeros.



No solo con los proyectos de nuevos puertos deportivos se tienen estos problemas, sino también con los puertos comerciales ya existentes, como por ejemplo el de Mar del Plata y su acreción en el morro de la escollera Sur que tiende a tapar la bocana del puerto. Por otra parte, el Puerto de Quequén, con su recién prolongada escollera Sur, el cual ha acrecido las playas sobre Necochea y ha erosionado las playas aguas abajo del lado de Quequén.

Esta conceptualización no aplica para nuestros puertos comerciales, no se debe olvidar su importancia, ya que ellos constituyen la salida de nuestras exportaciones al mundo, y por ende generan las divisas tan necesarias para nuestra balanza comercial. Razón por la cual se debe convivir con esa relación costo-beneficio ambiental, y siempre con la vista, la intención y las acciones en minimizar los impactos que esta actividad genera.

Quizás en una primera instancia, antes de pensar en proyectos de nuevos puertos deportivos públicos, y nuevos desarrollos urbanos en la costa atlántica bonaerense, tendríamos que optimizar las capacidades náuticas de los existentes, tanto como Mar del Plata (270 M al S del Puerto de La Plata), con dársena deportiva, ocupada por los clubes náuticos con espejo de agua insuficiente para la demanda. Pero con cancha de fútbol y numerosas canchas de tenis ubicadas en un lugar privilegiado como el puerto, el cual debiera estar destinado a solo para la náutica deportiva, dando así lugar a amarras deportivas públicas, y la coexistencia de las amarras de los clubes antes allí establecidos y promocionando turísticamente ese nuevo puerto con acceso libre a los turistas y público general. [Figura # 024](#).

En menor medida también es el caso del Puerto de Quequén, donde conviven dos clubes náuticos, pero con muy escasa capacidad e infraestructura, quizás la futura renovación de concesión del puerto Quequén (360 M al S del Puerto de La Plata), debería prever un mejoramiento y ampliación de estas instalaciones, inclusive con una incorporación de una proporción de amarras de uso público.

El puerto de Bahía blanca (500 M al S del Puerto de La Plata), dentro de la ría, no se lo puede considerar un puerto deportivo de escala, ni de destino, ya que el Club Náutico Bahía Blanca (no es público), se trata de un puerto seco, en el cual los veleros son izados del agua mediante utilaje adecuado, para ser colocados en tráiler-camas que se estacionan en el playón, con el limitante de eslora de 34 pies por el giro de la pluma. Por otra parte, está muy alejado de la salida al mar, ya que la distancia desde el Club Náutico Bahía Blanca al faro de Recalada es de más de 50M, y tiene una gran ventana de marea que produce corriente de marea muy importante.



También dentro de la ría, y con una distancia de 40 M desde el Faro Recalada ocurre lo mismo ocurre con el Club de Pesca y Náutica Puerto Belgrano Asociación Civil, Puerto Belgrano, del cual dista 40 M, pero éste con buen calado e instalaciones náuticas.

Más al Sur del litoral marítimo tenemos un potencial puerto a desarrollar en Bahía San Blas, una zona de muchos bancos, pero con agua suficiente, pero sin ningún balizamiento en la entrada y en tierra no hay ninguna infraestructura náutica existente.

Y, por último, llegamos a la boca del Río Negro, el cual remontándolo aguas arriba llegamos a Carmen de Patagones BA – Viedma RN. Se trata de un río con buen calado, pero, luego de poder sortear la barra de la desembocadura de este río en el mar, de la cual no hay batimetrías actualizadas, ni tampoco balizamiento de seguridad.

En el litoral fluvial del Río de la Plata a unas 20 M al S del Puerto de La Plata, tenemos las instalaciones náuticas de Atalaya del partido de Magdalena. Sobre el arroyo Atalaya, es apto únicamente para embarcaciones menores ya que si bien tiene un muelle de madera, tiene apenas calado para éstas. Pero tiene un buen potencial para su desarrollo, ejecutando y financiando las obras necesarias.

En la zona de Punta Indio a unas 40 M al S del Puerto de La Plata se encuentra la Zona de Punta Indio, ahí está cambiando el flujo y en algunos lugares la costa ha retrocedido 350 metros desde 1950 a hoy. Lo curioso que nadie toma medidas, no para evitar erosión, porque no se puede, pero si para alertar sobre el uso territorial, al igual a lo que sucede en el litoral atlántico. Hay que adaptarse al sistema natural.

Ya dentro de la Bahía de Samborombón es una paradoja porque sería el mejor lugar, pero no es mejor lugar, ya que no tiene profundidad y hay un movimiento de sedimento que es loess¹, que genera un doble fondo que con el ecosonda parece que está cerca, pero no lo está, es decir que tenemos un fondo blando y un fondo duro.

En Punta Piedras (Extremo N de la Bahía de Samborombón a unas 60 M al S del Puerto de La Plata, no hay nada, ahí se pensó en hacer el futuro puerto comercial de aguas profundas, como ventaja tiene en tierra el ramal de FFCC, La Plata a Las Pipinas, Partido de Punta Indio y en el agua el proyectado Canal Magdalena, para la salida directa de nuestro sistema de navegación troncal. En este

¹ El loess (del alemán de Suiza lösch, en alemán común: Löss) son depósitos sedimentarios limosos de origen eólico.



proyecto en caso de generarse el mismo, sería una oportunidad para la inclusión en el de una dársena deportiva para hacer escala, para descanso, reparación y reaprovisionamiento.

En la desembocadura del río Salado, a 73 M al S de Puerto de La Plata, existe el problema es que se han construido nuevos canales, generando un sistema de tributarios, el caudal del río se reparte en esos tributarios y hace que no tenga caudal suficiente para auto dragarse (ya que las compuertas de los canales aparentemente no están en servicio. Por lo cual se comienza a formar una zona deltaica. No obstante, allí en zafra de pesca recalán una pequeña flota de barcos pesqueros.

En la desembocadura del Canal 15 (uno de los aliviadores del Salado), a unas 78 M al S del Puerto de La Plata, se encuentra este canal el cual podría ser una localización posible, pero no se han podido encontrar datos de batimetría de este.

Un lugar para la localización de un puerto deportivo a unas 110 M al S del Puerto de La Plata, allí se encuentra la boca de la ría de Ajó, la cual una vez superado los obstáculos de la entrada poco o nada balizada, remontándola aguas arriba unas 5 M, encontramos el puerto y el pueblo de General Lavalle, que se usa actualmente para la pesca comercial, incluso hay una pequeña flota de barcos coreanos. Pero este debería tener bien balizada la entrada y estar sometido a batimetrías periódicas, por lo cambiante de la morfología. También deberemos tener en cuenta que Lavalle, sufre el impacto de las grandes sudestadas, que hacen llegar agua hasta la mismísima plaza donde está la dependencia de la Prefectura Naval Argentina. Esta urbanización debiera haberse construido con palafitos.

Allí era la posta final de la regata San Isidro-General Lavalle, del Campeonato Crucero San Isidro, con una gran fiesta de entrega de premios y asador criollo del mejor, organizado por el municipio.

En Punta Rasa (extremo S de la Bahía de Samborombón) a unas 100 M al S del Puerto de la Plata, la misma está cambiando el contorno y la espiga está evolucionando. Hay una masa grande de arena que se mueve de un lado para el otro (Banco San Agustín). Allí en la desembocadura del Río San Clemente, se encuentra la Tapera de López, la cual no es más que una dársena dragada con buen calado para veleros. Pero, en que en algunas ocasiones de bajamares de sicigias la misma queda totalmente rodeada de tierra con charcos de agua. Si bien es el destino de la regata San Isidro – San Clemente, fecha del Campeonato Crucero San Isidro, coincidente con la Fiesta Nacional de la Corvina Negra, la cual se celebra los primeros días de octubre de cada año desde el año 1966.

Como hemos visto hasta aquí las mejores localizaciones para desarrollar nuevos puertos deportivos son sobre ríos interiores próximos a sus desembocaduras. Pero, antes de poder proyectar



alguna inversión de un puerto nuevo, tendríamos que encarar esta factibilidad y estudios previos con un grupo de trabajo formado por especialistas, tales como climatólogos marinos, geólogos marinos, ecologistas, conservacionistas, licenciados en turismo, ingenieros portuarios, y los navegantes experimentados que son los futuros usuarios.

Sin embargo, como surge del presente trabajo se enlistan de N a S las posibles y factibles futuras locaciones para el proyecto de nuevos y/o ampliación de puertos deportivos a desarrollar en una primera etapa:

I - Litoral Fluvial del Río de la Plata:

1- ATALAYA: Previa validación de un estudio de expertos técnicos y de la GIZC, batimetría, balizamiento, carta náutica, dragado y facilidades de atraque en dársena interna.

2- BOCA DEL RIO SALADO: Previa validación de un estudio de expertos técnicos y de la GIZC, batimetría, balizamiento, carta náutica actualizada, dragado de entrada y facilidades de atraque.

3- GENERAL LAVALLE: Previa validación de un estudio de expertos técnicos y de la GIZC, batimetría, balizamiento, carta náutica, dragado de entrada y facilidades de atraque.

II - Litoral Marítimo de la Provincia de Buenos Aires:

4- MAR DEL PLATA: Ampliación de dársena Deportiva y generación de puerto deportivo público de libre acceso para los turistas de tierra. Con auditorio para transferencia de temas del mar a la Comunidad. Con posibilidad de alcanzar el estatus de Estación Náutica.

5- QUEQUEN: ampliación de las instalaciones náuticas existentes en los dos clubes, en plan con la Concesión del Puerto, generando una proporción de amarras publicas

6- SAN BLAS: Previa validación de un estudio de expertos técnicos y de la GIZC, batimetría, balizamiento, abrigo y facilidades de atraque.

III - Litoral Fluvial del Río Negro:

7- CARMEN DE PATAGONES: Previa validación de un estudio de expertos técnicos y de la GIZC, batimetría y balizamiento de la entrada al Río Negro en conjunto con las dos provincias BA y RN, desarrollo de facilidades de para el desarrollo de un puerto deportivo público. Con la posibilidad de poder remontar aguas arriba el Río Negro, con embarcaciones deportivas y el desarrollo de otros puertos deportivos más pequeños.



6.0 CONCLUSIONES

De los datos procesados obtenidos en la investigación, podemos concluir que existe una relación directa entre el proyecto de un puerto deportivo público en el litoral costero bonaerense y la generación a de un nuevo desarrollo urbano, o la renovación de uno existente donde se haya alcanzado un techo en su crecimiento. Lo cual genera una plusvalía en las tierras donde éste se desarrolle.

Se ha podido hallar respuesta positiva a los cuatro objetivos particulares del presente trabajo. También podemos concluir que los puertos deportivos tienen una relación biunívoca con los deportes y el turismo náuticos, y como estos últimos tienen relación directa con la generación de una conciencia marítima en quienes los practican de alguna manera, o simplemente acercándose al mar.

En el desarrollo de la investigación se han podido reconocer factores que operan tanto en positivo, como en negativo para el proyecto y construcción de nuevos puertos deportivos en el litoral costero bonaerense, para el desarrollo urbano, el turismo náutico, y la concientización marítima, según el objetivo general planteado en la misma:

Factores positivos: 1) Actividad Innovadora; 2) Consolidación Institucional del Turismo; 3) Sustentabilidad de la actividad; 4) Generación de vínculo emocional; 5) Generación de experiencias únicas; 6) Fidelización del Turista; 7) Desarrollo equilibrado y diversificado del espacio turístico nacional; 8) Sistema de Incentivos y Estímulos para el desarrollo urbano turístico; 9) La oferta de deportes náuticos y de playa será, en el futuro, la que determine en buena medida la elección de un destino por parte del cliente; 10) Diversificación y segmentación de la oferta, que puede se define como una marca de calidad que certifica destinos excelentes, y que propugna un modelo integral de gestión del territorio en el ámbito turístico náutico deportivo y de naturaleza; 11) Oportunidad comercial; 12) La promoción y oferta de servicios náuticos propios para el funcionamiento de las dársenas, como para los pequeños puertos deportivos; 13) El desarrollo de los principales servicios propios del turismo (recursos turísticos, infraestructuras, y empresas y servicios turísticos); 14) Calidad en los Servicios; 15) Interés de mercados nacionales e internacionales; 16) Mejora de la calidad de vida de las comunidades con vocación turística del país, procurando generar experiencias significativas en los visitantes; 17) Macroproceso de construcción de productos turísticos, que convoca a todos los actores del sector; 18) Desarrollo de productos innovadores, capaces de desestacionalizar la afluencia turística y desconcentrar geográficamente la oferta; 19) Gestión participativa en red (Sector público: local, provincial, Nacional y Sector privado); 20) La práctica de los deportes náuticos tiene su influencia en el desarrollo de una conciencia marítima de cada individuo. Si bien es un proceso estrictamente



personal y subjetivo propio de la conciencia de cada ser humano en un contexto colectivo social; 21) Incremento del número de embarcaciones livianas, con el consiguiente impacto positivo para la industria náutica nacional; 22) Mayor flujo de demanda hacia los destinos turísticos con instalaciones para la práctica de actividades náuticas; 23) Incremento del valor inmobiliario en las zonas ribereñas con puertos deportivos, generando un mayor impacto económico en el rubro inmobiliario; 24) Mejor aprovechamiento de las instalaciones náuticas existentes, generando mayores recursos para los clubes y entidades que administran estos espacios; 25) La existencia de organizaciones que impulsan la modalidad (CACEL; Casi un millar de entidades de la Náutica y Pesca Deportiva); 26) Existencia de un segmento creciente de aficionados o amantes de la náutica.

Factores Negativos: 1) La inadecuadas o falta de políticas públicas que promocionen adecuadamente la actividad; 2) El riguroso marco normativo de la actividad náutico-deportiva y del turismo náutico por parte de las agencias gubernamentales; 3) La Complejidad mareológica y meteorológica del mar argentino; 4) El poco conocimiento de la problemática por parte de los desarrolladores inmobiliarios y los inversores; 5) El preconcepto instalado en la sociedad al considerar elitista de la actividad náutica-deportiva; 6) Problemas para aplicar un enfoque de manejo integrado de zonas costeras (MIZC); 7) La erosión costera por factores naturales, antrópicos y el cambio climático;

La falta de políticas públicas adecuadas hizo que no se genere el marco adecuado para realizar inversiones importantes, con los estudios que requiere la intervención de la costa, como es el proyecto de un puerto deportivo, este ítem tan postergado. Si bien hubo muchas intensiones, pero poco se ha avanzado.

El riguroso marco normativo de la actividad náutico-deportiva y del turismo náutico por parte de las agencias gubernamentales, ha sido puesto en el tapete por la mayoría de los entrevistados, y no solo en el ámbito geográfico del presente estudio, sino también en el resto del país, especialmente en Ushuaia, provincia de Tierra del fuego.

El mar argentino, presenta complejidades mareológica y meteorológicas. No obstante, el mismo es elegido por muchos navegantes extranjeros y algunos que otros argentinos, que admiran sus posibilidades y cualidades que lo que los hacen ideales para sus singladuras.

Los desarrolladores inmobiliarios, si bien están muy seducidos de realizar desarrollos urbanos náuticos, con la posibilidad de un puerto deportivo real, muchos no tienen idea, ni el asesoramiento profesional, de todas las variables que entran en juego para realizar exitosamente un puerto deportivo.



Solo apuntan a desarrollos cerrados a través de barrios cerrados o countries, con uso exclusivo únicamente de sus socios. Tanto desarrolladores, como inversores, no tienen una visión de escala mayores. Por eso es por lo que podemos ver con countries náuticos, construidos sobre humedales, o con lagos artificiales que no tienen profundidad para navegar, ni para acceder desde el río próximo.

El elitismo, responsable de mitificar históricamente los deportes y el turismo náutico, si bien hoy en día todavía quedan resabios, se ha avanzado muchísimo para desmitificarlos, pero aún falta bastante camino por recorrer. Por lo cual, otro aspecto surgido del presente trabajo es que los nuevos puertos deportivos tienen que desarrollarse con acceso público desde el agua y desde tierra, ya que de por sí es un atractivo turístico y un lugar de promoción para acercarse para la práctica, la enseñanza, la difusión y el fomento de los deportes náuticos en general y la vela ligera y de crucero en particular. Dando oportunidad de erradicar los últimos rasgos del elitismo histórico que han tenido los deportes y el turismo náutico.

Se analizo, la problemática en nuestro país para aplicar un enfoque de gestión integrada de zonas costeras (GIZC), ya que el misma cuenta con numerosos y diversos instrumentos aplicables a la gestión costera, con finalidades y alcances muy diversos, aunque de índole sectorial y, en muchos casos, de aplicación restringida a una jurisdicción provincial o municipal, lo cual está lejos del enfoque de una GIZC. Si bien, en la última década hubo algunos avances, todavía son solo intensiones.

La herramienta de planificación del manejo costero debe ser integrada y orgánica, considerando desde las primeras instancias la participación de todas las instituciones y actores con intereses y presencia en la zona litoral.

Por otra parte, también se analizó la erosión costera por factores naturales, antrópicos y el cambio climático, el cual paso a ser el factor determinante para el desarrollo de nuevos puertos deportivos, y futuras urbanizaciones. La presión de los desarrolladores inmobiliarios y el desconocimiento de las problemáticas lleva a proyectos con muchas buenas intenciones, que terminan en proyectos fallidos.

Como resultado de la investigación, también se han podido reconocer algunas localizaciones posibles para puertos deportivos, tanto en el litoral fluvial, como en el marítimo de la provincia de Buenos Aires. Hallando, además, la consideración de poder mejorar la situación actual con la optimización de capacidad que se puede lograr ampliando la dársena deportiva del puerto de Mar del Plata, como así también es posible una optimización funcional en el puerto de Quequén.

6.2 Confirmación de la hipótesis:



“El proyecto y construcción de puertos deportivos en el litoral fluvio-marítimo bonaerense genera oportunidades para nuevos desarrollos urbanos, promueve el turismo náutico deportivo, y coadyuva a la construcción de una conciencia marítima en la comunidad”.

“El limitado desarrollo de los puertos deportivos bonaerenses durante el periodo entre el 1 de enero de 2000 al 31 de diciembre de 2019 es el resultado de incongruencia de las políticas gubernamentales y de los condicionantes geográficos y ambientales propios del entorno. Ambas cuestiones, generan el incumplimiento de las normativas vigentes por parte de actores tanto públicos como privados”

La primera parte de la hipótesis que se ha planteado en la investigación en que el proyecto y construcción de puertos deportivos bonaerenses generan oportunidades para nuevos desarrollos urbanos o fortalecen a los que han alcanzado su techo de desarrollo o crecimiento, promoviendo los deportes y el turismo náutico deportivo y la construcción de una conciencia marítima en la comunidad, ha sido verificada.

En cuanto a la segunda parte de la hipótesis, hemos podido comprobar las incongruencias de las políticas de las agencias gubernamentales en general: por la falta de políticas públicas adecuadas; por las más o menos adecuadas, que solo han alcanzado el status de carta de intención, pero nada más; por la falta de un Planeamiento Urbanístico en post de generar nuevos desarrollos urbanos sostenibles, los cuales muchas veces han sido forzados en función de los intereses mezquinos de los desarrolladores urbanos e inversores; finalmente la tan fallida intención de establecer la herramienta del Manejo Integrado de la Zona Costera, lo cual ha generado un estancamiento, para lograr ordenar la gran cantidad de actores e intereses que intervienen en la zona costera. Todo esto ha contribuido a que se hallan generado acciones antrópicas imposibles de revertir, que sumadas a las condiciones geográficas, geológicas asociadas a la dinámica litoral, y ambientales, han marcado el rápido deterioro de la zona costera hasta llegar a la situación actual.

Sin embargo, los resultados obtenidos en el presente trabajo deben tomarse como un estudio preliminar y los mismos deberán compatibilizarse con los factores que operan como obstáculos hallados según el objetivo general de la presente. Poniendo especial foco en la erosión costera por factores naturales, antrópicos, el cambio climático, en el marco amplio, coherente y maduro de una gestión integrada de zona costera acorde. Siendo estos tópicos son disparadores de futuras líneas de investigación a seguir y desarrollar.



7.0 BIBLIOGRAFIA

- ABOT, Luis Alberto (s.f.). *Tendencias en el desarrollo de los puertos deportivos: el caso de Puerto de Olivos en la Provincia de Buenos Aires, Argentina*. RETE, Asociación Para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. Recuperado de la URL: http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_22/tendencias_en_el_desarrollo_de_los_puertos_deportivos.pdf
- ACERENZA, Miguel Ángel (2006). *Conceptualización, Origen y Evolución del Turismo*. Editorial Trillas – México. Recuperado de URL: <https://www.entornoturistico.com/conceptualizacion-origen-y-evolucion-del-turismo-de-miguel-angel-aceranza-pdf/> [05/10/2021]
- AGUILAR ASTORGA, Carlos Ricardo y LIMA FACIO, Marco Antonio (2009). *¿Qué son y para qué sirven las Políticas Públicas?*, en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, septiembre 2009, www.eumed.net/rev/cccss/05/aalf.htm [17/08/2021]
- AQUINO, Gustavo R. (2016). *Turismo Náutico: Un recorrido por las márgenes del río Uruguay*. [Tesis de Licenciatura de Turismo], Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de la Plata. Recuperado de URL: http://catalogo.econo.unlp.edu.ar/meran/opac-detail.pl?id1=19297#.YZVT_mBBwTs [17/11/2021]
- BABOT, Germán (2020). *El lago de Palermo y la Motonáutica*, Revista Barcos 25/Agosto/2020. Recuperado de la URL: <https://barcosmagazine.com/esp/el-lago-de-palermo-y-la-motonautica/> [25/07/2021].
- BEER, A., HAUGHTON, G. AND MAUDE, A. (2003). *Developing locally: An international comparison of local and regional economic development*. Bristol, UK: The Policy Press.
- BENSENY, Graciela Beatriz (2011). *La Zona Costera como Escenario Turístico. Transformaciones Territoriales de la Costa Atlántica Bonaerense Villa Gesell (Argentina)*. [Tesis Doctoral]. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca. Recuperado de la URL: http://nulan.mdp.edu.ar/1417/1/benseny_g.pdf
- BERNABEU, Ana (22/4/2015). *Viviendo la costa*. Océano ECIMAT – Agrupación Estratégica Oceanografía - ECIMAT - Recuperado de URL: <https://oceanoeccimat.wordpress.com/2015/04/22/viviendo-la-costa/> [14/08/2021].
- BERTOLINO, Jorge Mario (28/07/2021). *"Mar del Tuyú: las olas derrumbaron una casa"*. Columnista Invitado del programa "Minuto a Minuto" del canal C5N, conducido por Luciana Rubinska y Adrián Salonia. Lunes a Viernes de 6 a 9:30 horas. YouTube. Recuperado de la URL: [Ing. Jorge Bertolino en C5N - Programa "Minuto a Minuto" - 28/07/2021 - YouTube](https://www.youtube.com/watch?v=...)
- BERTOLINO, Jorge Mario (2016). *Apuntes de clase para la materia (1283) Vías de Comunicación II (F.F.C.C., Puertos y Vías Navegables), Módulo N° 19 Clasificación de los Puertos*. [Apuntes de Clase. Plataforma Miel (Materiales Interactivos en Línea), correspondiente a la carrera de ingeniería Civil]. Departamento de Ingeniería e Investigaciones Tecnológicas de la Universidad Nacional de La Matanza, San Justo BA.
- BERTOLINO, Jorge Mario (2005). *Capítulo I Introducción a los Deportes Náuticos*, [Apuntes de Clase para la materia "Aprovechamiento de los Recursos Recreativos y Turísticos del Mar, Correspondiente al Curso Universitario de Intereses Marítimos Argentinos, Biblioteca Centro de Estudios Estratégicos] Instituto Universitario Naval, Armada Argentina.
- BERTOLINO, Jorge Mario (2003). *Expedición Proyecto Malvinas 2004 – Proyecto Regata Desafío Austral - Expedición realizada por el velero MÍSTICO ARG 4523, a Puerto Argentino, Islas*



- Malvinas; non stop y en dobles. Desde Punta Chica - San Isidro BA. Acaecida entre 27/diciembre/2003 y el 21/enero/2004.* Proyecto Malvinas 2004. Recuperado de la URL: <http://www.proyectomalvinas2004.bertolino.com.ar/>
- BOISIER, Sergio (1999). *Teorías y metáforas sobre el Desarrollo Territorial*". Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile 1999. Recuperado de la URL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2189/1/S9860432_es.pdf [24/11/2021]
- BOLLO SUAREZ, Cristian Silvestre (2020), *El deporte a vela en el Club Náutico de Bahía Blanca desde la perspectiva de la actividad turística*. [Tesis de Licenciatura en Turismo], Universidad Nacional del Sur, Departamento de Geografía y Turismo, Bahía Blanca, BA. Recuperado de la URL: <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/5335> [10/20/08/2021]
- BUNGE, Mario (2000). *La Investigación Científica*. Siglo XXI Editores 2004 .
- CALANDRA, Oscar J. (2005), *LA ARGENTINA Y EL MAR Una estrategia pendiente*. Boletín del Centro Naval, Número 81, Mayo/agosto de 2005. Recuperado de la URL: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN811/811calandra.pdf> [26/10/2021]
- CODIGNOTTO, Jorge Osvaldo. (2009), *Erosión en la Bahía de Samborombón y cambios en la dirección de los vientos, provincia de Buenos Aires, Argentina*, del libro del III Congreso Internacional sobre Cambio Climático y Desarrollo Sustentable, Universidad Nacional de La Plata (2014). Recuperado de la URL: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/77668/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y [05/08/2021]
- CODIGNOTTO, Jorge O., DRAGANI, Walter C., MARTIN, Paula B., CAMPOS, María I, ALONSO, Guadalupe, SIMIONATO, Claudia G., y MEDINA, Rubén A. (2011). *Erosión en la bahía de Samborombón y cambios en la dirección de los vientos, provincia de Buenos Aires, Argentina*. Rev. Mus. Argentino Cienc. Nat., n.s. 13(2): 135-138, 2011 ISSN 1514-5158 (impresa) ISSN 1853-0400 , Recuperado URL: https://www.researchgate.net/publication/260226089_Erosion_en_la_bahia_de_Samborombon_y_cambios_en_la_direccion_de_los_vientos_provincia_de_Buenos_Aires_Argentina
- CUBERO, Alfonso Javier y MARKS, Diego Agustín (2012). *Victoria: El avance de la lógica privada sobre los espacios públicos*. [Memoria Académica]. VII Jornadas de Sociología de la Universidad Nacional de La Plata, 5 al 7 de diciembre de 2012, La Plata, Argentina. Recuperado de la URL: https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.1805/ev.1805.pdf
- DADON, J.R., N. BOSCAROL, A J.A. MONTI, M. C. GARCIA, E. VERON, J. C. de HARO, R. FEVRE, V. J. BELTRAN, A. M. RAIMONDO, A L. LARA, & Carlos A. LASTA (2020). *Manejo federal de la zona costera Argentina*. Revista Costas vol. esp., 1: 1-22. doi: 10.26359/costas.e101. Recuperado de URL: <https://hum117.uca.es/wp-content/uploads/2020/03/1.pdf>
- DANSON, M., HALKIER, H. AND CAMERON, G. (2000) *Governance, institutional change and regional development*, London: Ashgate.
- DE JESUS, Feliciano (13 de julio 2020). *Tiempo libre, turismo y calidad de vida*. Blog de Feliciano De Jesús. Recuperado de URL: <https://felicianodejesus.wordpress.com/2020/07/13/tiempo-libre-turismo-y-calidad-de-vida/>
- FERNANDES, Gabriel y LEVA (2004), German. *Lecturas de economía, gestión y ciudad*. Universidad Nacional de Quilmes.
- FERRADAS CARRASCO, Salvador (2001). *La relevancia del turismo náutico en la oferta turística*. Cuadernos de Turismo, núm. 7, enero-junio, 2001, pp. 67-80 Universidad de Murcia, España Recuperado de la URL: <https://www.redalyc.org/pdf/398/39800705.pdf>



- GARCIA, Francisco María (noviembre 2019). *¿Cómo se crea un Club Náutico?* Mejor con Salud. Rescatado de la URL: <https://mejorconsalud.as.com/fitness/deportes/mas/crear-club-nautico/> [20/08/2021]
- GIANOLA OTAMENDI, Alberto (2019). *El Río Negro. Su uso como vía navegable*. Boletín del Centro Naval 851, mayo / agosto 2019. Recuperado de URL: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN851/851-GIANOLA-RIO-NEGRO.pdf> [25/10/2021].
- GOMEZ, Alba (s.f.) *¿Existe relación entre el deporte y el estatus social?*, Apta Vital Sport, Recuperado de URL: <https://aptavs.com/articulos/deporte-estatus-social> [01/08/2021]
- GÜTTNER, Carlos Hermann (2014). *El Camino de Sirga en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación*. Universidad Nacional de Lomas de Zamora. Rescatado de la URL: <https://www.pensamientocivil.com.ar/system/files/2015/01/Doctrina413.pdf> [24/7/2021].
- IBARRA MARINAS, Daniel y BELMONTE SERRATO, Francisco (2017). *Comprendiendo el litoral: Dinámica y procesos*. Universidad de Murcia - España. Recuperado de URL: <https://www.age-geografia.es/site/wp-content/uploads/2017/12/IbarraBelmonte.pdf> [01/08/2021]
- HUNTER, Mitchel (s.f.). World Wildlife Fund. (WWF). *Cambio Climático*. Fundación Vida Silvestre Argentina. Recuperado de URL: https://www.vidasilvestre.org.ar/nuestro_trabajo/cambio_climatico2/ [16/08/2021]
- KIRSCHBAUM, Ricardo (24/02/2017). *Reyes del agua*. Diario Clarín Digital. Recuperado de URL: https://www.clarin.com/deportes/reyes-agua_0_rJJeV3FeRYg.html [25/07/2021]
- LAN GONZALES, Yen Elizabeth (2017), *Turismo Náutico Estudio del comportamiento del consumidor y sus implicaciones Practicas*. [Tesis Doctoral, Programa de Doctorado en Desarrollo Integral e Innovación de Destinos Turísticos]. Facultad de Economía, Empresas y Turismo, Universidad de las Palmas de Gran Canaria - España. Recuperado de la URL: <https://acceda-cris.ulpgc.es/handle/10553/54024>
- LAN GONZALES, Yen Elizabeth; LEON, Carmelo Javier; LEDESMA, Javier de León (2017). *Preferencias y valorización de los navegantes europeos en Canarias - España*, Cuadernos de Turismo, núm. 39, enero-junio, 2017, pp. 311-342, Universidad de Murcia – España. Recuperado de URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6011048>
- LATIESA, Margarita y PANIZA, José Luis (2006). *Turistas Deportivos, una perspectiva de análisis*, Revista Internacional de Sociología (RIS) Vol. LXIV, N.º 44, Mayo-Agosto, 133-149, 2006 ISSN: 0034-9712. Recuperado de la URL: <https://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/31> [17/11/2021]
- MANTERO, Juan Carlos y DOSSO, Ricardo (1998). *Ordenación Turística del Territorio*. Aportes y Transferencias. Recuperado de la URL: <http://nulan.mdp.edu.ar/206/1/Apo1998a2v1pp113-129.pdf>
- MARTIN, Ricardo; YEPES, Víctor (2017). *El paisaje en la planificación y gestión de los puertos deportivos en Andalucía*. Revista de Obras Públicas, 164 (3593): 38-55. Recuperado de la URL: <https://www.researchgate.net/publication/322100941> El paisaje en la planificación y gestión de los puertos deportivos en Andalucía
- MELLA MÁRQUEZ, J.M. (1998), *Evolución doctrinal de la ciencia regional. Economía y política regional en España ante la Europa del Siglo XXI*, Madrid, Akal Textos, (caps. I y IV).



- MORA NAWRATH, Héctor (2004). *Criterios de Validez y Triangulación en la Investigación Social Cualitativa – Una aproximación desde el paradigma naturalista*. 4º taller de Metodología Escuela de Antropología 25 de junio de 2004. Escuela de Antropología, Facultad de las Artes, Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Católica de Temuco, Chile.
- MÜLLER CONTRERAS, Pablo (2010). *Conciencia Marítima*. Revista Política y Estrategia N.º 115 enero - junio 2010 Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE). Recuperado de URL: <https://www.politicayestrategia.cl/index.php/rpye/article/view/153>
- PALACIOS, Dora y NORMAN, María Cecilia (s.f.). *Emplazamiento de Puertos Deportivos en el Litoral Bonaerense*. Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios. Recuperado de URL: <http://www.aadip.org.ar/pdf/papers/seccion2/Palacios.pdf>
- PEDETTI, Marlene R. (2019). *Las actividades del turismo náutico. Estudio del caso de la ribera de Quilmes, República Argentina*. [Tesis de posgrado] Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina. Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes. URL: <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/1023>
- PELAEZ VERDET, Antonio (2002). *Puertos deportivos: repercusión de su administración y gestión en el desarrollo del turismo náutico, Estrategias para el caso de la Costa del Sol*. [Tesis Doctoral] Universidad de Málaga, Departamento de Economía y Administración de Empresas. Revista Pensum | ISSN: 2469-0724 | Volumen 6 | Diciembre 2020 | PP. Recuperado de URL: <http://www.biblioteca.uma.es/bbl/doc/tesisuma/16274829.pdf> [05/10/2021]
- REESE, L. (1997) *Local economic development policy: The United States and Canada*, New York, NY: Garland Publishing
- RIVERA MATEOS, Manuel (2010). *Los Puertos Deportivos como Infraestructura de Soporte de la Actividades Náuticas de recreo en Andalucía*. Departamento de Geografía y Ciencias del Territorio. Universidad de Córdoba. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, ISSN 0212-9426, ISSN-e 2605-3322, N.º. 54, 2010, págs. 335-360 Recuperado de URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3605492> [21/10/2021]
- ROMERO, Orangel (2016), *Estrategias para la optimización de la gestión portuaria en puerto cabellero*. [Tesis de Maestría], Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Escuela de Posgrado. Recuperado de URL: http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-1056_RomeroO.pdf
- SAGUIER FONROUGE, Carlos Marcelo (2018). *Regata patagónica*. Círculo de Navegantes Argentinos, Recuperado de <http://www.regataycrucepatagonica.com.ar> [15/8/2008]
- SANDRI, Piergiorgio M. (2016, octubre). *La élite de los Yacht Clubs*. La Vanguardia Magazine. Recuperado de URL: <https://www.lavanguardia.com/de-moda/h-hombre-de-vanguardia/20161001/41659789095/yates-moda-club-nautico-jet-set.html> - [01/08/2021].
- STORNI, Segundo R. (1916). *Intereses argentinos en el mar*, Tercera Edición del Libro y Primera Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires 2004.
- TOMASIN, Nicolás J., RE, Mariano, GARCIA, Pablo E., BINDELLI, Lucas (2020). *Caracterización de la dinámica litoral en la costa marítima bonaerense: aportes hacia una gestión integrada* / - Ezeiza: Instituto Nacional del Agua, 2020. Libro digital, PDF Archivo Digital: descarga y online. ISBN 978-987-47387-1-4. Recuperado de la URL: https://www.ina.gov.ar/lha/pdf/INA-IMFIA_Informe_D5.2_FINAL.pdf
- VAN DE GRAAFF, Jan (2020), *Sistemas de derivación de arena*. Coastal Wiki. Recuperado de URL: http://www.coastalwiki.org/wiki/Sand_by-pass_systems [10-02-2021]



VON BERTALANFFY, Ludwig (1968). *General System Theory: Foundations, Development, Applications*. Recuperado de la URL: https://monoskop.org/images/7/77/Von_Bertalanffy_Ludwig_General_System_Theory_1968.pdf

Fuentes Documentales:

CAMARA ARGENTINA DE TURISMO - CAT, (6 de marzo de 2019). *La industria de viajes y turismo creció por encima del PBI global en 2018*. Cámara Argentina de Turismo. Recuperado de la URL:

<https://www.camaradeturismo.org.ar/section/noticias/la-industria-de-viajes-y-turismo-crecio-por-encima-del-pbi-global-en-2018-segun-el-informe-de-la-wttc> - [22/7/2021].

ARMADA ARGENTINA (2021). *Intereses Marítimos*. Argentina.gov.ar. Recuperado de URL: <https://www.argentina.gov.ar/armada/intereses-maritimos> [24/07/2021].

ASOCIACION ARGENTINA DE ECOTURISMO Y TURISMO AVENTURA y CAMARA ARGENTINA DE TURISMO (2016). *Diagnostico Nacional del Turismo Aventura 2016*, Ministerio de Turismo, Presidencia de la Nación. Recuperado de la URL:

<http://www.derecho.uba.ar/institucional/2018-diagnostico-nacional-de-turismo-activo.pdf>

AMCRIM (s.f.) ATLANTIC NETWORK FOR COASTAL RISKS MANAGEMET – ANCRIM. *Soluciones alternativas para la protección de las costas*. Coastal Risks Management – Atlantic Stakeholders Network. Recuperado de URL:

https://corimat.net/wp-content/uploads/2017/03/2_Outil2_56P_ES.pdf [18/8/2021]

BANCO MUNDIAL (20/04/2020). *Desarrollo Urbano*. Grupo Banco Mundial. Recuperado de URL: <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview> [22/07/2021].

CAMARA ARGENTINA DE CONSTRUCTORES DE EMBARCANIONES LIVIANAS - CACEL (2021), *Quienes somos*. CACEL. Recuperado de URL: <https://cacel.com.ar/>

CODIGO CIVIL Y COMERCIAL NACIONAL, (2014) Recuperado de la URL:

http://www.saij.gov.ar/docs-f/codigo/Codigo_Civil_y_Comercial_de_la_Nacion.pdf

CONSEJO MUNDIAL DE VIAJES Y TURISMO (WTTTC) y OXFORD ECONOMICS (2019, marzo). *La industria de viajes y turismo creció por encima del PBI global en 2018 según el informe de la WTTTC*. Cámara Argentina de Turismo. Recuperado de URL:

<https://www.camaradeturismo.org.ar/section/noticias/la-industria-de-viajes-y-turismo-crecio-por-encima-del-pbi-global-en-2018-segun-el-informe-de-la-wttc> [15/08/2021]

DIRECCION PROVINCIAL DE PERSONAS JURIDICAS (2016), *Manual para Asociaciones Civiles*. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Recuperado de URL: https://www.gba.gov.ar/dppj/asociaciones_civiles [24/07/2021].

EXPOCULTUR (27/01/2012). *Estaciones Náuticas: el mapa del turismo náutico en España se redefine*. Exposiciones, Cultura y Turismo – Expocultur. Recuperado de la URL: <https://expocultur.com/el-mapa-de-estaciones-nauticas-en-espana-se-redefine/> [20/08/2021]

FUNDACION MAR DE CHILE (12/06/2019). *¿Por qué el océano es importante para el hombre?* Noticias de Fundación Mar de Chile. Recuperado de URL:

<http://mardechile.cl/wordpress/?p=6615> [17/11/2021]

LEY N° 24043 DE ACTIVIDADES PORTUARIAS (1993). Infoleg.gov.ar. Recuperado de URL: <http://servicios.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/norma.htm> [24/7/2021].



PLAN INSULAR DE ORDENACION DE TENERIFE (2011). *Demanda de Instalaciones Portuarias, Análisis de la demanda Deportiva*. (pp.59-60) . Gobierno de Tenerife, España. Recuperado de la URL: https://www.tenerife.es/planes/PIOT/adjuntos/ADef_E-Base_Puertos_Feb2011_4.pdf [25/11/2021]

PTMAC (s.f.). *Qué es el turismo náutico y qué beneficios tiene*. Plataforma Tecnológica de la Macaronesia – Plataforma Tecnológica DA. Recuperado de URL:

<https://ptmac.webs.ull.es/blog/2015/07/29/el-turismo-nautico-en-la-macaronesia/>

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (s.f.). *Estaciones Náuticas*. Desarrollo y Sostenibilidad. Gobierno de España, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Recuperado URL:

<https://turismo.gob.es/desarrollo-sostenibilidad/Paginas/redes-agencias.aspx> [20/08/2021].

SHOJAR (s.f.). *Conciencia Marítima*. Servicio de Hidrográfico y Oceanográfico Insular de la Armada (SHOJAR)– Armada de Ecuador. Recuperado de la URL:

<https://www.sites.google.com/site/cimag2010/unidad-ejecutora-de-conciencia-maritima-uecm/conciencia-maritima> [05/10/2021]



ANEXO 1.0 - ENTREVISTAS

Se han formulado las entrevistas con la herramienta de videoconferencias Zoom. Se realizó la convocatoria vía e-mail, a personas e instituciones destacadas en el ámbito del tema tratado. Se totalizaron 14 invitaciones, con un buen nivel de respuesta e inmediato compromiso. (Gráfico-004)

En cuanto a la entrevista solicitada al Departamento de Deportes Náuticos de la Prefectura Naval Argentina, representado por su Jefe Prefecto Mayor D. Fernando Zaracho, si bien la misma no se realizó como se solicitó, el Sr. Prefecto Mayor Zaracho, puso a disposición la información que pudiera ser de utilidad para la presente tesis, para lo cual me pidió que le indique a modo de preguntas la información y la envíe por e-mail. Al tiempo me remitió en parte la información solicitada y la parte no enviada o respondida me indicó que esta “arancelada”. Esta información se ha configurado en el presente trabajo como [Comunicación Especiales](#), en el anexo.

1.1 Entrevistas Realizadas (71% convocatoria)

1.1.1 Colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires – Ley 10.416, representado por su presidente Señor Ingeniero en Construcciones D. Norberto Lorenzo Beliera.

- Fecha Entrevista: 27/7/2021 / [Archivo de video] YouTube: <https://youtu.be/eaV-ptn9wDOg> / Duración: 00:34:59 horas

1.1.2 Gewin S.A. Desarrollos Inmobiliarios, representados por su director general D. Ignacio Carpanelli, y su director de operaciones y desarrollos Señor D. Nicolás P. Marengo.

- Fecha Entrevista: 22/07/2021 / [Archivo de video] YouTube:
Parte ½: https://youtu.be/s_aadoGEeyw / Duración: 00:39:26 horas. [Archivo de video]
YouTube: Parte 2/2: <https://youtu.be/RGS8lgHuODM> / Duración: 00:01:44 horas.

1.1.3 Yate a vela “San Patricio”, representado por su Patrón Señor D. Julio César Dos Reis, navegante deportivo que realizará recientemente la travesía en embarcación desde San Isidro BA – Ushuaia, Tierra del Fuego en viaje redondo Acaecida entre el 1/1 al 28/3 de 2021.

- Fecha Entrevista: 30/7/2021 / [Archivo de video] YouTube: <https://youtu.be/qLT-40IP-pEU> / Duración: 01:00:57 horas.

1.1.4 Wildlife Conservation Society - WCS, representada por la Señora Lic. Bióloga Marina D. Valeria Falabella, Conservación Marina y GIS, Programa Marino – Argentina.

- Fecha Entrevista: 30/7/2021 / [Archivo de video] YouTube:
<https://youtu.be/aC1tvUU4zDk> / Duración: 00:42:37 horas.



1.1.5 Sindicato Único de Guardavidas y Afines de la República Argentina, representado por su Secretario de Deportes Señor Fernando Nemiña.

- Fecha Entrevista: 19/07/2021 / [Archivo de video] YouTube:

<https://youtu.be/rDW8tynbaEI> / Duración: 00:28:35 horas.

1.1.6 Círculo de Navegantes Argentinos, Asociación Civil, representado por su Comodoro Señor Carlos Marcelo Saguier Fonrouge.

- Fecha Entrevista: 20/07/2021 / [Archivo de video] YouTube:

<https://youtu.be/k61hFO4LKEA/> / Duración: 01:00:55 horas.

1.1.7 Academia del Mar- Sociedad Científica, Asociación Civil, representada por su presidente Señor Dr. D. Javier Armando Valladares.

- Fecha Entrevista: 19/07/2021 / [Archivo de video] YouTube:

<https://youtu.be/OxYhRdm04Q8> / Duración: 00:45:11 horas

1.1.8 Cámara Argentina de Constructores de Embarcaciones Livianas - CACEL, representada por su presidente Señor D. César Zazzali y por su vicepresidente Señor D Jorge Regnícoli.

- Fecha Entrevista: 30/7/2021 / [Archivo de video] YouTube:

<https://youtu.be/ex-HNdl1dQo> / Duración: 00:39:55 horas.

1.1.9 Servicio Geológico Minero Argentino, Ministerio de Desarrollo Productivo, representado por el Señor Investigador Doctor en Geología D. Jorge Osvaldo Codignotto.

- Fecha Entrevista: 6/8/2021 / [Archivo de video] YouTube: [https://youtu.be/VGugzu-](https://youtu.be/VGugzu-NEw20)

[NEw20](https://youtu.be/VGugzu-NEw20) / Duración: 02:09:08 horas.

1.2 Entrevistas No Concretadas (29% de la Convocatoria)

1.2.1 Desarrollador Inmobiliario, Señor Mg. Eduardo Francisco Costantini.

- Fecha Solicitud: 16/07/2021 / Respuesta: No respondió al e-mail enviado / Motivo: ---

1.2.2 Subsecretaria de Asuntos Portuarios de la Provincia de Buenos Aires, Ministerio de la Producción, Ciencia e Innovación Tecnología, Señor Subsecretario D. Juan Cruz Lucero.

- Fecha Solicitud: 20/07/2021 / Respuesta: No respondió al e-mail enviado.

1.2.3 Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, representada por el Señor Secretario D. Luis Enrique Sancho.



- Fecha Solicitud: 20/07/2021 /Respuesta: El secretario de la Comisión se acogió a un retiro voluntario. Reitere la solicitud y me respondieron que no había quien me atiende el pedido. / Motivo: Falta de un funcionario para entrevistar.

1.2.4 Exgobernador de la Provincia de Buenos Aires y Actual Embajador Argentino en Brasil, Señor Licenciado D. Daniel O. Scioli.

- Fecha Solicitud: 16/07/2021 / Respuesta: No respondió al e-mail enviado / Motivo: ----

1.2.5 Departamento de Deportes Náuticos de la Prefectura Naval Argentina, representado por su Jefe Prefecto Mayor D. Fernando Zaracho.

- Fecha Entrevista: --- / Respuesta: Negativa / Motivo: no dan entrevista por Zoom, porque la red de la PNA, no lo permite. Me solicito cuestionario, el cual envíe el día 29/7/2021 y el cual fuera respondido el 17/08/2021.

1.3 Transcripciones significativas de las entrevistas realizadas:

1.3.1 En Relación con los objetivos específicos.

1.3.1.1 Analizar las implicancias entre un nuevo puerto deportivo y el desarrollo urbano que genera.

(e # 1) - En este aspecto, reconoce tales implicancias y da ejemplos de la zona alcanzada en esta tesis, como, por ejemplo, el proyecto de Puerto en Pinamar. También hace referencia a los numerosos clubes de campo con espejos de agua y actividades náuticas menores (desarrollos inmobiliarios) que se han creado en los partidos próximos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).

(e # 2) - Les gusta mucho la idea, pero admiten que el alto costo de inversión en la construcción de un puerto deportivo no puede ser trasladado en su totalidad al desarrollo urbano que se pueda crear a su espalda. Comentan de que estuvieron involucrados en el Proyecto Ciudad Pueblo “Villa Robles” km. 374 de la Ruta 11 (1000 hectáreas de urbanizaciones y puerto sobre el litoral marítimo) y en Country Club Puerto Bellini (Ex Trinidad) en Hudson (Con puerto deportivo sobre el litoral Rioplatense). (e-02)

(e # 3) - Son muy pocos los navegantes deportivos que salen del Río de la Plata al mar. Por otra parte, la situación económica de Argentina no es favorable para ningún proyecto de inversión.

(e # 4) - Cualquier intervención de la costa, como la instalación de un puerto deportivo, tiene en las marismas, inclusive a muchos kilómetros de distancia de la intervención. Se debe estudiar muy bien cualquier intervención para minimizar los impactos negativos. Los estudios que deberían hacerse



para intervenir la costa, no siempre se realizan. Las corrientes costeras con su transporte de sedimentos afectan los entornos del punto en cuestión.

(e # 5) - El desarrollo urbanístico es un socio fundamental para la creación de un puerto deportivo, pues estos crean puntos de desarrollos económicos que hacen factible la ecuación económica.

(e # 6) - Siempre el movimiento de barcos deportivos genera que la gente que va en barco quiera ir a tierra a completar su viaje con descanso, y otros tipos de recreación. Por otra parte, hacen falta mecánicos, pintores, para reparación de barcos entre otros servicios. Todos esos aspectos lo deben cubrir un puerto deportivo y la urbanización que allí se genera.

(e # 7) – Es muy difícil en nuestro litoral bonaerense, es una zona muy abierta y con una altísima tasa de transporte litoral de sedimentos, por lo cual el diseño de los puertos debe tener el sistema de bypass para dar continuidad de circulación a los sedimentos, además de su mantenimiento de dragado, lo cual complica cualquier inversión privada.

(e # 7) - Ese es el éxito de Punta del Este ROU, que combina un excelente puerto deportivo, con una gran urbanización turística como lo es dicha ciudad. (e-07)

(e # 8) - Los puertos deportivos por sí solo no son rentables. Hay que pensarlo desde la parte inmobiliaria Es la única forma de hacer factible la construcción de un puerto deportivo. Resulta difícil no imaginarse otra forma de defender la inversión., si no hay un desarrollo urbanístico que la acompañe. Hoy podemos ver la gran cantidad de country club que espejos de agua, es como una moda, el hombre quiere vivir cerca del agua, en realidad es una tendencia mundial.

(e # 9) - Tenemos un problema con lo que pasa con los puertos deportivos y con los otros también. Del punto de vista náutico, tenemos unas costas muy duras, por ejemplo, la Bahía de Samborombón es una paradoja porque sería el mejor lugar, pero no el mejor lugar, no tiene profundidad y hay un movimiento de sedimento que es arcilla que genera un doble fondo que con el ecosonda parece que está cerca, pero no lo está, es decir que tenemos un fondo blando y un fondo duro.

(e # 9) - En la desembocadura del río Salado, el problema es que se han construido nuevos canales, generando un sistema de tributarios, el caudal del río se reparte en esos tributarios y hace que no tenga caudal suficiente para auto dragarse. Se comienza a formar una zona deltaica. El tema del niño ya venía de la época de Ameghino. Hubo hace unos 20 años en la boca del Río Salado, un proyecto de puerto ahí hay que hacer obras mayúsculas, Gral. Lavalle saca un poco de ventaja.

(e # 9) - Un lugar para la localización de un puerto deportivo podría ser sobre la ría de Ajó en General Lavalle, que se usa actualmente para la pesca comercial, incluso hay barcos coreanos. Pero



tendría que estar muy bien balizada la entrada y estar sometido a batimetrías periódicas. Pero, a su vez Lavalle, sufre el impacto de las grandes sudestadas, que hacen llegar agua hasta la mismísima plaza donde está la Prefectura Naval Argentina. Las casas no se han construido con palafitos. En la zona de la desembocadura de General Lavalle podemos ver una zona brillante que son conchillas que se mueven por la erosión.

(e # 9) - De Punta Rasa (San Clemente del Tuyú) hasta Mar del Plata la costa es sumamente erosiva. Los fenómenos antrópicos están destruyendo la costa del litoral marítimo, sumada a la acción natural, ya que la misma es muy erosiva y nosotros hemos hecho cosas que aceleran la erosión.

(e # 9) - En la Punta Rasa está cambiando el contorno. Hay una masa grande de arena que se mueve de un lado para el otro.

(e # 9) - En Punta Piedras no hay nada, ahí se pensaba en hacer un puerto de aguas profundas, como ventaja tiene el ramal de FFCC La Plata – Las Pipinas, Partido de Punta Indio.

(e # 9) - En la zona de Punta Indio al N de Punta Piedras, está cambiando el flujo y en algunos lugares la costa ha retrocedido 350 metros desde 1950 a hoy. Lo curioso que nadie toma medidas, no para evitar erosión, porque no se puede, pero si para alertar sobre el uso territorial. Hay que adaptarse al sistema natural, nosotros somos naturales.

(e # 9) - Hay un fenómeno muy grade dentro de la Bahía, que es desconocido, nosotros publicamos el trabajo, Lo hemos publicado en el extranjero, porque sale indexado, acá nadie se entera y en el CONICET queda archivado. El Estado me paga subsidios y con los sueldos, yo ya estoy jubilado y contratado Ad-honorem por el CONICET, dirijo tesis, hago trabajos, doy clases en la Universidad de Buenos Aires, en Arquitectura y en Ciencias Exactas, dirijo tesis. No les interesa, es un país raro el nuestro, educamos a los jóvenes y no les damos trabajo, y se los regalamos a los países más ricos.

1.3.1.2 Justificar si los puertos deportivos promueven el desarrollo del turismo náutico.

(e # 1) - En forma directa lo hace explicando el Proyecto de Puerto Deportivo en Mar Azul, partido de Villa Gesell. Y en forma indirecta lo hace al describir la gran cantidad de clubes de campo con espejos de agua, y/o amarras y para algunos deportes náuticos.

(e # 2) - Si, si bien esta más asociado a los veleristas, que, a los cruceristas, por lo cual piensan que el nicho de mercado puede ser muy pequeño. Esgrimen que es la razón por la cual no hay puertos deportivos desde “acá” a Mar del Plata.



(e # 3) - De alguna manera, manifiesta que si contribuye. Pero concluye afirmando que el turismo náutico no tiene la infraestructura necesaria para su desarrollo. Pone como ejemplo el puerto de Mar del Plata, en el cual está falto de amarras y sobre todo públicas.

(e # 4) - Creo que antes de pensar un nuevo puerto deportivo, habría que mejorar las instalaciones náuticas existentes en el litoral marítimo, ponerlas en valor y en capacidad de satisfacer la demanda.

(e # 5) - Hoy salvo Mar del Plata, no hay posibilidad de utilizar embarcaciones menores de vela y/o motor ya que no se cuenta con las instalaciones náuticas adecuadas para su uso. Ni que hablar para un yate de vela un poco más grande. Lo único que se ve en mucha cantidad son tablas de Windsurf y Kitesurf, estando esta actividad no reglamentada aún por la Prefectura Naval Argentina.

(e # 5) - Con un puerto deportivo se potencia muchísimo el turismo náutico, siendo que en verano viene gente de todo el país a vacacionar y traen sus lanchas, gomones, veleros pequeños, pero no encuentran las facilidades para su entrada al mar en forma segura.

(e # 6) - De alguna manera, el puerto deportivo se constituye en la base de operaciones del turismo náutico, el cual también debe estar compatibilizado con los intereses con los pescadores artesanales, entre otros actores.

(e # 7) - Si, totalmente de acuerdo. Pero para que eso ocurra realmente habría que mejorar la normativa reglamentaria de la náutico deportiva y la náutica turística.

(e # 8) - Si los puertos deportivos, son la base para el desarrollo el turismo náutico.

(e # 9) - La gente que está en náutica esta habida de que aparezca un puerto deportivo intermedio entre la Plata y Mar del Plata. De cumplirse esta premisa se va a desarrollar una actividad muy grande.

(e # 9) - Conozco gente que de ser así ampliarían su horizonte navegando hacia Tierra del Fuego, pero teniendo donde hacer escala.

1.3.1.3 Definir sí la práctica del deporte y el turismo náutico son generadoras de una conciencia marítima en la comunidad.

(e # 2) - Si, la práctica y el turismo náutico son generados de una conciencia marítima en la comunidad.

(e # 3) - De alguna manera considera que estar en contacto directo con el mar, hace concientizar sobre sus posibilidades.



(e # 4) - La navegación a vela es lo más amigable de los usos del mar. En esos lugares, la gente se sensibiliza y puede ser que si articulan contenidos que lleven a una concientización sobre el uso y cuidado del mar.

(e # 5) - Si estar cerca del agua en forma activa, ayuda a despertar la concientización sobre el mar.

(e # 6) - Por supuesto que sí. Los deportes náuticos son deportes superiores a otros deportes, a los que lo practican de chicos los influye en su orientación vocacional, hacia todas las carreras que hay en el mar, como ser Oficiales y Suboficiales de la Armada, de la Prefectura Naval, de la Marina Mercante, Pesca, Biólogos Marinos, Arquitectos e Ingenieros Navales, Ingenieros Portuarios, Deportistas profesionales, Buzos, Meteorólogos, Licenciados en Hidrografía, Constructores de Barcos, entre otras tantas.

(e # 7) - Totalmente, la actividad náutica deportiva y turística se corresponde con la concientización marítima de los que llevan adelante este modo de recreación. Una mejor gestión de la náutica deportiva es un efecto domino, ya que animaría a los navegantes a recorrer nuestro litoral marítimo, bien gestionado empuja, suma y facilita.

(e # 8) - El estar cerca del mar e inclusive la práctica de algún deporte náutico, generan una concientización respeto al mar o río según sea.

(e # 9) - Tener en consideración el uso de la costa, el deporte y valorar el área costera como un recurso. Lo que estamos haciendo ahora es destruir el recurso.

1.3.1.4 Explicar la percepción de los actores sociales, económicos y políticos acerca de las políticas relacionadas con los puertos deportivos, a partir del 2000 hasta el año 2019.

(e # 1) - Reconoce la puesta en valor o plusvalía de las tierras adyacentes a un puerto deportivo nuevo como factor de desarrollo urbanístico.

(e # 2) - Comentan la primera iniciativa del Puerto en la ciudad de Pinamar. Reconocen finalmente, que sería muy interesante poder realizar este tipo de ciudad pueblo sobre el litoral marítimo bonaerense, pero el emprendimiento tendría que ser de “amalgamiento” e inversión pública – privada, para factibilizar el financiamiento de la inversión.

(e # 3) - En general las instalaciones deportivas, están en falta de la infraestructura necesaria para el normal y buen desarrollo de estas.

(e # 4) - Como política pública, los gobiernos que administra los espacios costeros lo hacen a través de concesiones, los cuales deberían poner como condición en los contratos de concesión, la



creación de espacios de transferencia a la comunidad. Habría que hacer recomendaciones de un mayor compromiso social de los clubes náuticos, para que se abran más a la comunidad.

(e # 5) - Los intereses económicos han sido responsables de que el proyecto del puerto de Pinamar, no se realizara. Ya que la primera localización era sobre el mismo casco urbano, pero el inversor quería hacerlo sobre su campo propio más lejos del casco urbano. En el proyecto de Villa Gesell, los ambientalistas se opusieron a que se corten los médanos, lo cual se necesitaba para dar entrada al puerto. La creación de un puerto deportivo tiene que estar conjugado entre lo privado y lo público para hacer factible la inversión.

(e # 5) - Con el Municipio de General Lavalle, impulsando la educación náutica deportiva con vela liviana y canotaje en los ciudadanos, pero el puerto de General Lavalle, ubicado en la Ría de Ajó, tiene sus complicaciones.

(e # 6) - Las reglamentaciones náuticas no acompañan el crecimiento de la navegación deportiva en el Sur. Estas reglamentaciones tan exigentes hacen que los navegantes deportivos y el turismo náutico hayan emigrado de la ciudad de Ushuaia a Puerto Williams en Chile. Es más, el circuito de los barcos que vienen de otros países termina recalando en nuestras Islas Malvinas, y luego siguen a Puerto Williams, sin llegar a Ushuaia.

(e # 6) - Las comisiones del Honorable Congreso de la Nación, a través de sus comisiones tienen que interiorizarse bien del problema y actuar al respecto. Investigando, y generando condiciones para que se desarrollen proyectos acordes el mar argentino, creando puertos deportivos y desarrollos turísticos, impulsando así un crecimiento en todos los rubros afectados. En lo personal nunca he sido consultado.

(e # 7) - Creo que hay que mejorar las regulaciones de la actividad náutico-deportiva. No se trata de una problemática de la Geografía o de las costas, si, de que nuestro país no tiene una conciencia náutica deportiva en apoyo. Entonces las agencias gubernamentales, sin reducir las medidas de seguridad y de protección de la vida en el mar, deberían facilitar la gestión de la actividad náutico-deportiva y náutica turística. Por ejemplo: en la Ciudad de Ushuaia, la burocracia del puerto, para la actividad náutica turística es de magnitud tal, que hoy en día esta actividad se trasladó a Puerto Williams, en isla Navarino (Chile). Todos los veleros con pasajeros que pivotean para ir a la Antártida recalán en Puerto Williams y no en Ushuaia.

(e # 7) - Esto es un disparate, teniendo una ciudad como Ushuaia, con las facilidades y su encanto. Lo cual es un problema de gestión y eso es algo que no abarca una sola agencia, deberían



coordinar para que la problemática de la navegación permita al navegante desarrollarla más amigablemente.

(e # 7) - En el mar Caribe, en Brasil, y en casi todos los puertos del mundo hay barcos que salen con turistas, con un capitán que se está generando su sustento de vida, con una navegación que les hace a los turistas, haciéndoles inclusive el bautismo de vela, o simplemente los lleva a dar la “vuelta del perro”, todos vuelven contentos. Acá en el país es imposible, uno muere en los vericuetos reglamentarios y de burocracia. Y ni hablar de alquiler de barco a casco desnudo, lo cual en el resto del mundo es algo normal. Un esfuerzo de gestión de la administración de la actividad náutico-deportiva y náutico turística sería un desafío interesante que ayudaría en gran medida. La actitud mejora la gestión.

(e # 8) - No es fácil conseguir inversores que puedan organizar el desarrollo urbano y, por otra parte, pensar en el estado Municipal o Provincial es como que no hay interés en este tipo de desarrollos. Hay que esperar que este país sea un poco razonable. Hoy en día no vas a encontrar a nadie que quiera invertir.

(e # 9) - Hay mucho interés e invertir para hacer el puerto con la posibilidad de genera un desarrollo urbano.

1.3.2 Temas pertinentes que surgieron de las entrevistas:

Incumbencias profesionales:

(e # 1) - El único profesional con incumbencia para intervenir en la construcción de puertos ya sea en su infraestructura en tierra como en el agua, es el Ingeniero Civil con Especialización en Ingeniería Portuaria.

(e # 9) - Cuando se decide por la dinámica costera, la política no recurre a los especialistas, como Climatólogo Marinos, geólogos, ingenieros civiles con especialidad en ingeniería Portuarias (...), entonces se pierde la visión holística. Esto debe encararse como trabajo de conjunto.

Elitismo:

(e # 1) - Por una parte, hizo referencia al tipo de Club y su política de admisión, puso como ejemplo los clubes de aviación, al cual pueden tener acceso el público general. Por otra parte, hablo de poder adquisitivo.

(e # 2) - Si el puerto esta sobre la playa tiene que ser de acceso para todo el público. Por lo cual tiene que entrar la “gente” y ahí se pone escabroso el tema.



(e # 3) - Los navegantes, que más han realizados navegaciones importantes como por ejemplo Alejandro “Mono” Da Milano (QEPD), Enrique Celesia, las hermanas Patricia y Miryam Brizuela, entre otros, han construidos sus barcos con muchísimos esfuerzos.

(e # 3) - Los clubes como instituciones salvo lo más importantes no tienen elitismo, si quizás algunas de las personas que la integran, generalmente las que menos navegas.

(e # 3) - Hay muchísimos barcos, la mayoría sale a pasear, pero muy pocos a navegar.

(e # 4) - Los clubes náuticos son espacios muy de elite, no me parece mal que los puertos deportivos deban ser de acceso al público en general. Como funcionan los puertos en el Uruguay.

(e # 5) - La navegación a motor se popularizó mucho más que la de vela. La vela es más cara y requiere mucho más conocimiento y práctica. Los clubes náuticos tradicionales son muy cerrados, tenés que tener un C.V. acorde y una cuota de ingreso millonaria. Si hay clubes elitistas, pero no es el caso nuestro, en definitiva, depende de cada institución. Por ejemplo, el primer barco para los chicos es el Optimist, hacen el curso y después no pueden comprar el barco, y si no compran el homologado, no pueden correr regatas.

(e # 6) - Alguna vez pudo haber sido. No obstante, es necesario que además de los clubes náuticos, existan puertos públicos. Hemos tenido algunos como Marina Punta Chica en Victoria y Marina del Norte.

(e # 7) - Para mí la náutica no es un deporte elitista, si es un deporte caro, como por ejemplo el Polo.

(e # 8) - Desgraciadamente en este país, alguien que se acerca al agua es considerado rico.

Mar Argentino:

(e # 2) - El mar argentino considero que son aguas muy difíciles para navegar.

(e # 3) - El mar nuestro, es de una belleza singular, en cuanto a la cantidad de lugares naturales, que tiene en su litoral. Si bien es cierto que la infraestructura portuaria deportiva no está desarrollada, y muy pocos navegantes argentinos se le atreven. Pero también es muy cierto que es visitado por navegantes de todo el mundo, pasando por nuestras costas unos 250 a 300 navegantes que llegan hasta Ushuaia y algunos siguen hasta la Antártida.

(e # 5) - En invierno el mar está más planchado y tiene ola pequeña lo cual facilita la entrada con embarcaciones chicas, pero a partir del mes de Septiembre la ola se empieza a poner mucho más picante. Cuando salimos a navegar juntamos los plásticos que vemos flotando en el agua, para luego darles en tierra el tratamiento adecuado.



(e # 6) - Tenemos muchas posibilidades de mejorar las instalaciones náutico-deportivas, como en Magdalena, Desembocadura del Salado, General Lavalle, Tapera de López, Mar del Plata, Quequén, bahía San Blas y Carmen de Patagones.

(e # 7) - Meteorológicamente nuestro Sur es complejo.

(e # 9) - El nivel del mar subía con una tasa de 1.8 mm/año, desde hace 3 años 3.1 mm/año, en 2019 subió tasa era de 3.2 m/año, hoy en 2021, la tasa es de 3.4 mm/año; lo cual produce una variación en la altura de ola.

(e # 9) - El viento es muy fuerte en la Patagonia, ayer en Comodoro Rivadavia vientos de 140 km/hora, sin aviso previo.

Situación jurídica y gestión de permisos:

(e # 1) - Desde que soy presidente del colegio de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, no recuerdo que se hayan presentado contratos profesionales para su visado, para factibilidad, ante proyecto, proyecto, Dirección de obra y construcción de puertos deportivos.

(e # 2) - Muy complicado la obtención de permisos en Hidráulica de la provincia de Buenos Aires, y de la Prefectura Naval Argentina, según comentan que fue parte del primer intento de Puerto Trinidad en Hudson. Hasta la no obtención de la aprobación de Hidráulica, no se habilita el Proyecto. Las gestiones son incompatibles con los tiempos comerciales. Complicado el tener que ceder 200 metro de la línea de costa.

(e # 3) - La mayoría de los que trataban de trabajar en Ushuaia con el turismo náutico haciendo excursiones con sus veleros, han sido corridos por la legislación y la Prefectura Naval Argentina, hacia otra base en Puerto Williams (Isla Navarino – Chile)

Potenciales locaciones y proyectos en evaluación:

(e # 1) - Proyecto de urbanización con puerto deportivo en Mar Azul, partido de Villa Gesell.

(e # 2) -Relanzamiento de Puerto Trinidad, hoy puerto Bellini en Hudson partido de Berazategui. Sobre el final de la Entrevista, comentaron que hay un proyecto muy grande por salir, impulsado por la municipalidad y la provincia para hacer un desarrollo importante inmobiliario y comercial en la rivera del Río de la Plata de Berazategui.

(e # 4) - Su planteo, se basa en que primero se debe mejorar las instalaciones existentes, como la del Puerto de Mar del Plata y las de la Asociación náutica Vito Dumas en Puerto Quequén, Necochea, aumentando la capacidad de estas. Posteriormente recién deberíamos pensar en generar nuevos



puertos deportivos. No quiero dejar de mencionar el potencial puerto deportivo que se podría desarrollar en la Bahía de San Blas, Partido de Carmen de Patagones.

(e # 5) - Punta Médanos, es un lugar que tendría que considerarse como locación posible para un puerto deportivo.

(e # 6) - Cerca de la Costa en Monte Hermoso, hay un lago seco, una depresión, que se podría adecuar para un puerto deportivo, habría que realizar la apertura desde el mar.

(e # 7) - Alguna vez se propuso hacer un puerto deportivo en San Clemente del Tuyu del otro lado de la espiga (dentro de la Bahía de Samborombón), pero había que dragar mucho, no es sencillo, ni de decisión inmediata, pero si muy complejo.

(e # 9) - Entre Pinamar y Ostende hay un proyecto de puerto deportivo con escolleras (puerto externo), lo cual es inviable, va a traer muchos problemas. En Gesell hace unos 30 años había un proyecto para puerto interno, con una entrada, tipo Caleta Paula, eso es más razonable.



ANEXO 2.0 - COMUNICACIONES PERSONALES

2.1 Departamento de Deportes Náuticos de la Prefectura Naval Argentina:

Ante la imposibilidad técnica y administrativa de la Prefectura Naval Argentina para la concreción de una entrevista según las pautas metodológicas de esta investigación, es que se opta por este formato de “Comunicación Personal”, a la solicitud y respuesta de pedido de información de acuerdo con las pautas de la PNA. En los puntos siguientes en orden cronológico se transcribe la misma. En el cuerpo principal de la tesis se referenciará [Com / Per # 1](#).

2.1.1 Solicitud de Información:

De: jorge.bertolino@gmail.com (Jorge Mario Bertolino) [mailto:jorge.bertolino@gmail.com]

Enviado el: jueves, 29 de julio de 2021 12:58 p.m.

Para: Departamento de Deportes Náuticos - Prefectura Naval Argentina

Asunto: Re: Solicitud de Entrevista con el Sr. Jefe del Departamento de Deportes Náuticos Prefectura Naval Argentina - para Tesis de Maestría en Estudios Estratégicos

Estimado Señor Jefe Interino de Deportes Náuticos Prefectura Naval Argentina

Prefecto Mayor D. Alejandro Daniel LANCIOTTI:

De acuerdo con lo conversado en el día de la fecha, vía telefónica ante la imposibilidad de realizar una entrevista vía Zoom, por la imposibilidad de la red interna y otras disposiciones de la PNA, es que le escribo este e-mail, a los efectos de realizar la entrevista solicitada el 6/7/2021, en este formato de intercambio de correo, a los efectos de que usted me pueda responder, por esta misma vía.

La información solicitada, tiene por objeto completar mi trabajo de Tesis “Puertos Deportivos: como oportunidad para el Desarrollo Urbanístico, el Turismo Náutico y la Conciencia Marítima”, para la obtención del título de Magister en Estudios Estratégicos de la Escuela de Guerra Naval, Facultad de la Armada, Universidad de la Defensa Nacional.

Paso a detallar mis temas:

- 1) Cuantos clubes náuticos reconocidos por la PNA, por jurisdicción.
- 2) Cuales son las requisitorias para la habilitación de un club náutico. Puede ser solicitado por una Asociación Civil sin fines de lucro, o por un particular (persona física o Persona Jurídica).
- 3) Cuantos Deportes náuticos, requieren la habilitación deportiva por parte de la PNA, y la cantidad de registros de cada deporte por jurisdicción.
- 4) Como ha ido creciendo esos deportes náuticos, en el periodo comprendido a partir del año 2000 hasta el 2019 inclusive.



5) Cantidad de embarcaciones deportivas habilitadas por los registros REY y los Jurisdiccionales en el periodo comprendido a partir del año 2000 hasta el 2019 inclusive.

6) Que requisitos se le exigen cumplir a los navegantes deportivos, para obtener la categoría especial, realizar turismo náutico con sus embarcaciones.

7) Cuantos veleros obtienen el descuento en el pago de la Matrícula por participar en Regatas de vela en el periodo comprendido a partir del año 2000 hasta el 2019 inclusive.

8) Argentina, uno de los pocos países que contaba con una Ley de Buceo deportivo y su habilitación estaba a cargo de la PNA. ¿Qué fue lo que motivó este gran cambio?

9) Considera que la práctica de los deportes náuticos pudiera contribuir, a que los ciudadanos como consecuencia de su acercamiento al agua, pudiera hacerlos concientizarse con la importancia del mar (Conciencia Marítima)

10) Por que los deportes náuticos tienen tan poca difusión en nuestro país.

Nota: De ser posible me consigne la Normativa vigente en cada caso.

¡Desde ya muchas gracias!

Cordialmente

Jorge Mario Bertolino

2.1.2 Respuesta a la Solicitud de Información / Comunicación Personal:

RE: información para tesis. / Deporte Náuticos / Adjuntos / 11:32 (hace 1 hora) (17/08/2021)
para mí

Estimado Ing. Jorge Mario BERTOLINO:

Habiendo analizado su requerimiento vinculado con el desarrollo de su tesis "Puertos deportivos en el litoral costero bonaerense: como oportunidad para el desarrollo urbano, el turismo náutico y la conciencia marítima", a continuación, respondemos los temas planteados oportunamente:

1 - Los clubes náuticos que fueron reconocidos por esta Autoridad Marítima previo a la publicación de la Ordenanza 1-18 (DPSN) "RÉGIMEN DE LAS ACTIVIDADES NÁUTICO-DEPORTIVAS" fueron 378 entidades (registro histórico), encontrándose en la actualidad en pleno proceso de depuración dicho registro ya que algunas entidades han dejado de existir o se alejaron de la actividad náutica deportiva que fundamentaba su permanencia en el citado empadronamiento; una vez concluida la misma, todos los clubes inscriptos serán publicados en la página web institucional: <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/deportesnauticos/clubes-nauticos-inscripto-en-la-prefectura>



Cabe aclarar en este punto que dicho reconocimiento se lleva adelante mediante la tramitación de un expediente, culminando con la promulgación de un acto administrativo “Disposición” y la emisión de un Certificado de Reconocimiento, cuya vigencia opera por el lapso de CINCO (5) años.

Vale aclarar también que, al margen del proceso de reinscripción, se han inscripto en estos últimos tiempos nuevos clubes náuticos, cuyo guarismo ya se encuentra incluido en el registro histórico.

2 - La Prefectura Naval Argentina podrá reconocer e inscribir en el Registro de clubes náuticos, que se lleva a tal fin, a asociaciones civiles, con personería jurídica creadas fundamentalmente para la práctica de la navegación, en sus distintas modalidades, por parte de sus asociados con fines deportivos y/o recreativos.

Los requisitos se encuentran contemplados en el Artículo 10.2 de la Ordenanza 1-18 (DPSN), siendo los siguientes:

Los Clubes Náuticos presentarán ante la Dependencia Jurisdiccional que corresponda a su lugar de asiento, una solicitud de reconocimiento de la entidad náutica interesada rubricada por el representante legal de la misma, que deberá contener:

- a. Copia del estatuto con certificación notarial y correspondiente legalización del Colegio de Escribanos.
- b. Nómina de los miembros de la comisión directiva u órgano de administración del club, con indicación de los cargos que ocupan.
- c. Copia del acta de asamblea que los designó en sus cargos con certificación notarial y correspondiente legalización del Colegio de Escribanos.
- d. Nómina de las embarcaciones de propiedad del club y fotocopia de los certificados de matrícula.
- e. Nómina de las personas responsables de la conducción de las embarcaciones de propiedad del club náutico, y copia de sus respectivas habilitaciones.
- f. Listado de las embarcaciones con asiento en el club, consignando su tipo, nombre y número de matrícula, e identificación de sus propietarios.
- g. Un croquis elaborado sobre foto aérea tipo satelital de tamaño A4, con indicación de los límites del club, dimensiones, identificación de predios o construcciones linderas, y del espejo de agua que administra y/o explota.



- h. Nota suscripta por el representante legal constituyendo domicilio legal de su sede náutica.
- i. Asimismo, la Institución que aspire a tramitar su inscripción en el registro de la Prefectura Naval Argentina, deberá contar con el espacio físico dotado de una habilitación municipal y/o provincial en el rubro específico al momento de incoar la solicitud.
- j. Un gallardete del club o en su defecto, una fotografía color en tamaño real.
- k. Una vez cumplida la presentación del club, el Jefe de la Dependencia Jurisdiccional que corresponda ordenará la realización de una Inspección en las instalaciones del club náutico a fin de constatar que el mismo se corresponde con el croquis glosado al expediente y que efectivamente se encuentra en posesión y/o sea administrado por el solicitante de la registración ante la Prefectura.
- l. No se dará curso a solicitudes de inscripción que carezcan de la conformidad del Jefe jurisdiccional.

Cumplido los requisitos señalados, el club náutico podrá ser reconocido e inscripto en el registro de clubes náuticos, bajo número característico. Dicho registro será llevado por el Departamento Deporte Náutico de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación.

3 - Las habilitaciones náuticas deportivas son de carácter deportivo y carecen de condición profesional por lo que, en ningún caso los poseedores podrán contratar sus servicios ni percibir, por su ejercicio, emolumento alguno. (Art. 402.0402 RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE - Decreto 770/2019 “REGINAVE”). Asimismo, son de carácter obligatorio para la conducción de embarcaciones acorde el siguiente detalle:

- **APRENDIZ: ATRIBUCIONES:** Gobierno de embarcaciones deportivas propulsadas a vela de hasta CINCO (5) m de eslora, que realicen navegación de entrenamiento, competencia o escuela. Límites: los que fije cada club náutico en acuerdo con la Prefectura Jurisdiccional. Podrá realizar la actividad con fines estrictamente deportivos, en navegación diurna, bajo condiciones climáticas favorables y con chaleco salvavidas colocado en forma obligatoria.

- **GRUMETE: ATRIBUCIONES:** Gobierno de embarcaciones deportivas propulsadas a vela de hasta SIETE (7) m de eslora, para realizar navegación en lagos, ríos y Río de la Plata, este último con los siguientes límites de alejamiento: Al norte de la línea imaginaria que une Punta Piedras (R.O.U. proximidades Ciudad de Carmelo) con la margen sur del Río Paraná Guazú hasta en limite jurisdiccional, margen izquierda del Canal Martín García. En la franja costera determinada entre la línea de ribera y el Canal Emilio Mitre. En las otras zonas del Río de la Plata y en zona marítima hasta



cinco millas náuticas (5 MN) de la costa o los lugares que establezca la Dependencia Jurisdiccional. Podrá realizar la actividad bajo condiciones climáticas favorables y con luz Diurna.

-CONDUCTOR NÁUTICO: ATRIBUCIONES: Gobierno de embarcaciones deportivas de hasta siete metros (7 m) de eslora, propulsadas a motor de hasta 140 HP de potencia; artefactos acuáticos deportivos (ADD) sin límite de potencia, para realizar navegación en lagos, ríos y río de la Plata, este último con los siguientes límites de alejamiento: al norte de la línea imaginaria que une Punta Piedras (R.O.U. en proximidades ciudad de Carmelo) con la margen sur del río Paraná Guazú (ARG). En la franja costera determinada entre la línea de ribera y el canal Emilio Mitre. En las otras zonas del río de la Plata y en zona marítima hasta cinco millas náuticas (5 MN) de la costa o los lugares que establezca la Dependencia Jurisdiccional. Podrá realizar la actividad bajo condiciones climáticas favorables.

-TIMONEL DE YATE: ATRIBUCIONES: Gobierno de embarcaciones deportivas hasta DOCE (12) m de eslora, que realicen navegación en lagos, ríos interiores, Río de la Plata pudiendo alcanzar costas y Puertos uruguayos con los siguientes límites de alejamiento, en el Río de la Plata: Al oeste de la línea imaginaria que une punta Atalaya en la República Argentina con punta Rosario (R.O.U. en proximidades de Juan Lacaze). En las otras zonas del Río de la Plata y en zona marítima hasta cinco millas náuticas (5 MN) de la costa o los lugares que establezca la Prefectura Jurisdiccional. En el caso de embarcaciones propulsadas a motor: sin límite de potencia. Los actuales titulares de habilitaciones de Timonel de Yate podrán seguir conduciendo embarcaciones de hasta veinte (20) m de eslora, hasta el vencimiento de su Certificado Náutico Deportivo.

Timonel de Yate a Motor o Vela y Motor: Sin límite de potencia.

Timonel de Yate a Vela: Veleros con motor auxiliar.

-PATRON DE YATE: ATRIBUCIONES: Gobierno de embarcaciones deportivas que realicen navegación lacustre, fluvial o marítima, mientras se navegue a vista de costa o a una distancia no superior a treinta millas náuticas (30 MN) de la costa (incluye Río de la Plata sin limitaciones).

Patrón de Yate a Motor o Vela Motor: Sin límite de potencia.

Patrón de Yate a Vela: Veleros con motor auxiliar.

-PILOTO DE YATE: ATRIBUCIONES: Gobierno de embarcaciones deportivas en cualquier zona de navegación.

Piloto de Yate a Motor o Vela y Motor: Sin límite de potencia.

Piloto de Yate a Vela: Veleros con motor auxiliar sin límite de potencia.



En lo que respecta a cantidad de habilitaciones otorgadas por jurisdicción, este es un dato estadístico arancelado, razón por la cual no es factible facilitarlo sin previo trámite normativo. Al respecto, cabe mencionar que las habilitaciones se otorgan de acuerdo con las categorías que más arriba se señalan, no por deporte como se indica en su consulta, es decir “a motor”, “a vela” o “vela-motor”.

En este sentido, mencionamos que la actividad deportiva con modalidad comercial “rafting”, se encuentra reglamentada por Ordenanza N° 10/97 (DPSN).

4 - Para poder medir el crecimiento de manera real es necesario contar con una evaluación más profunda que se desprenda de un trabajo de recopilación de estadísticas de diversos sectores y ámbitos jurisdiccionales basado en datos informáticos propios.

No obstante, ello es dable destacar que la actividad predominante en el país es la práctica del deporte a vela y remo. Asimismo, en el país existen diversas asociaciones como por ej. Federación Argentina de Yachting (FAY), Asociación Argentina de Remeros Aficionados (AARA) entre otras, las cuales intervienen en las competencias del deporte en cuestión, quienes podrían ser consultados también para establecer referentes respecto al incremento de dichas actividades.

Con relación a la evolución del deporte náutico en general, desde el año 2000 hasta el 2019, se infiere que la información por año de inscripciones y transferencias de embarcaciones del Registro Jurisdiccional de cada Prefectura y del Registro Especial de Yates, como así también el otorgamiento y renovación de Certificados Náuticos Deportivos anualmente, daría una precisión sobre el crecimiento de la actividad; nuevamente cabe señalar que esta información solo puede otorgarse de manera arancelada.

5 - Refiere a información estadística que debe ser presupuestada y tarifada para su búsqueda y entrega al interesado.

6 - Acorde a la normativa vigente (Resolución Ministerial 285/03 modificada), los requisitos para la obtención de la categoría de Timonel Profesional de Yate Especial, con libreta de embarco, la cual lo habilita a desarrollar actividades como guía de pesca, turismo aventura, ecoturismo y/o afines, (todas con fines de lucro) son los siguientes:

- Demostrar una antigüedad mínima de dos años como Timonel de Yate vela/motor (carnet náutico deportivo), con roles de entrada y salida de la guardería náutica.
- Tramitar el Certificado de Antecedentes Penales ante el Registro Nacional de Reincidencia a fin de tramitar ante la Prefectura Naval Argentina el Prontuario.



- Realizar los Estudios Médicos para la obtención del Reconocimiento Médico, (O.M N° 2/13 DPSN).

- Aprobar los cursos básicos del STCW/78 enmendados dictados en las distintas Escuelas de Formación de la Marina Mercante (EFOCAPEMM).

- Primeros Auxilios Básicos / Técnicas de supervivencia Personal / · Formación en la Prevención y Lucha Contra Incendios / · Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales.

- Aprobar examen teórico-práctico de ámbito geográfico para la zona donde va a desarrollar la actividad, conforme lo prescripto en el Anexo VI punto 2.4 inc. e) de la citada Resolución.

7 - Si bien este punto también corresponde a un dato estadístico, se puede contribuir con la información aproximada a modo de poder interpretar la magnitud del requerimiento, siendo el promedio anual unas 150 embarcaciones que obtienen y utilizan el beneficio del descuento de TFA por haber participado en regatas.

8 - Con relación al buceo deportivo, el Departamento Deporte Náutico lleva adelante la tarea de registrar y reconocer a las entidades de Buceo Deportivo bajo los lineamientos de la Ordenanza 1-01 (DPSN) “NORMAS COMPLEMENTARIAS AL REGLAMENTO DE LAS ACTIVIDADES DEL BUCEO DEPORTIVO – DECRETO 166/2001 – CAPITULO 12 DEL TITULO 4 DEL REGI-NAVE”. En tal sentido y respecto a las habilitaciones individuales que se otorgan, la gestión del trámite es llevada a cabo por el Servicio de Salvamento Incendio y Protección Ambiental, perteneciente a esta Institución. Se agrega a continuación los medios de contacto a los fines que estime pertinente o ampliar consultas.

Dirección: Av. Tomás Edison N° 988 Dársena “E”- Puerto Buenos Aires - (CP 1104) - C.A.B.A. Teléfonos: 011 - 4576-7623 /25 /41 Email: habilitacionesbuzos@gmail.com-salvamento@prefecturanaval.gov.ar

9 - La práctica de los deportes náuticos tiene su influencia en la conciencia marítima de cada individuo. Si bien es un proceso estrictamente personal y subjetivo propio de la conciencia de cada ser humano en un contexto colectivo social, es de conocimiento universal la preocupación por el cuidado y protección del ambiente en que vivimos, sumado a políticas públicas contribuyentes al objetivo desde lo gubernamental como a nivel internacional. Por otro lado, se presume que, si se impulsa la voluntad en base a buenas experiencias vivenciales durante la etapa de enseñanza o educación para realizar la actividad náutica deportiva, se creará mayor conciencia marítima en la persona. Naturalmente, a mayor conocimiento del espacio marítimo en su conformación integral y más intensa sea la



relación con el medio acuático, mayores serán las probabilidades de actitudes positivas permanentes hacia el mar.

10 - En lo que respecta a los deportes náuticos, corresponde diferenciar cuales son de competencia estrictamente (ej. remo, vela) y también tener en cuenta que la navegación deportiva o travesía náutica generalmente tienen fines de esparcimiento y placer. En este contexto, esta Autoridad Marítima tiene como función el control de la navegación y salvaguarda de la vida humana en las aguas, realizando constantemente propagación de los cuidados y recomendaciones sobre la seguridad de la navegación tanto por la plataforma web institucional como a través de las redes sociales.

Cabe resaltar que nuestra organización, a través de las áreas pertinentes, apoya, facilita, fomenta y contribuye a través del dictado de normativas y permanentes vínculos con entidades náuticas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre de jurisdicción nacional, a crear la adecuada conciencia social que reconozca la importancia de una práctica segura del deporte náutico y el beneficio que reporta para la calidad de vida.

Puntualmente a lo que se refiere "...que los deportes náuticos tienen tan poca difusión en nuestro país", consideramos que dicha pregunta debería trasladarse al ámbito donde se desarrollan dichas actividades a través de entidades afines u otros organismos de incumbencia en la materia, como así también medios de comunicación masiva especializados en la cuestión.

Para finalizar, se adjuntan las normativas mencionadas precedentemente, quedando a su entera disposición.

Prefecto Mayor FERNANDO ZARACHO / Jefe Departamento Deporte Náutico / Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación / Lic. en Ciencia Política y Gobierno / Lic. en Seguridad Marítima / Profesor en Seguridad Marítima / Adjuntos:

- 1- Prefectura Naval Argentina ORDENANZA No 1-18 (DPSN) TOMO 4 "RÉGIMEN DE LAS ACTIVIDADES NÁUTICO-DEPORTIVAS" - "NORMAS COMPLEMENTARIAS DEL CAPÍTULO 02 DEL RÉGIMEN DE LAS ACTIVIDADES NÁUTICO- DEPORTIVAS DEL TÍTULO 4 DEL RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE - REGINAVE"



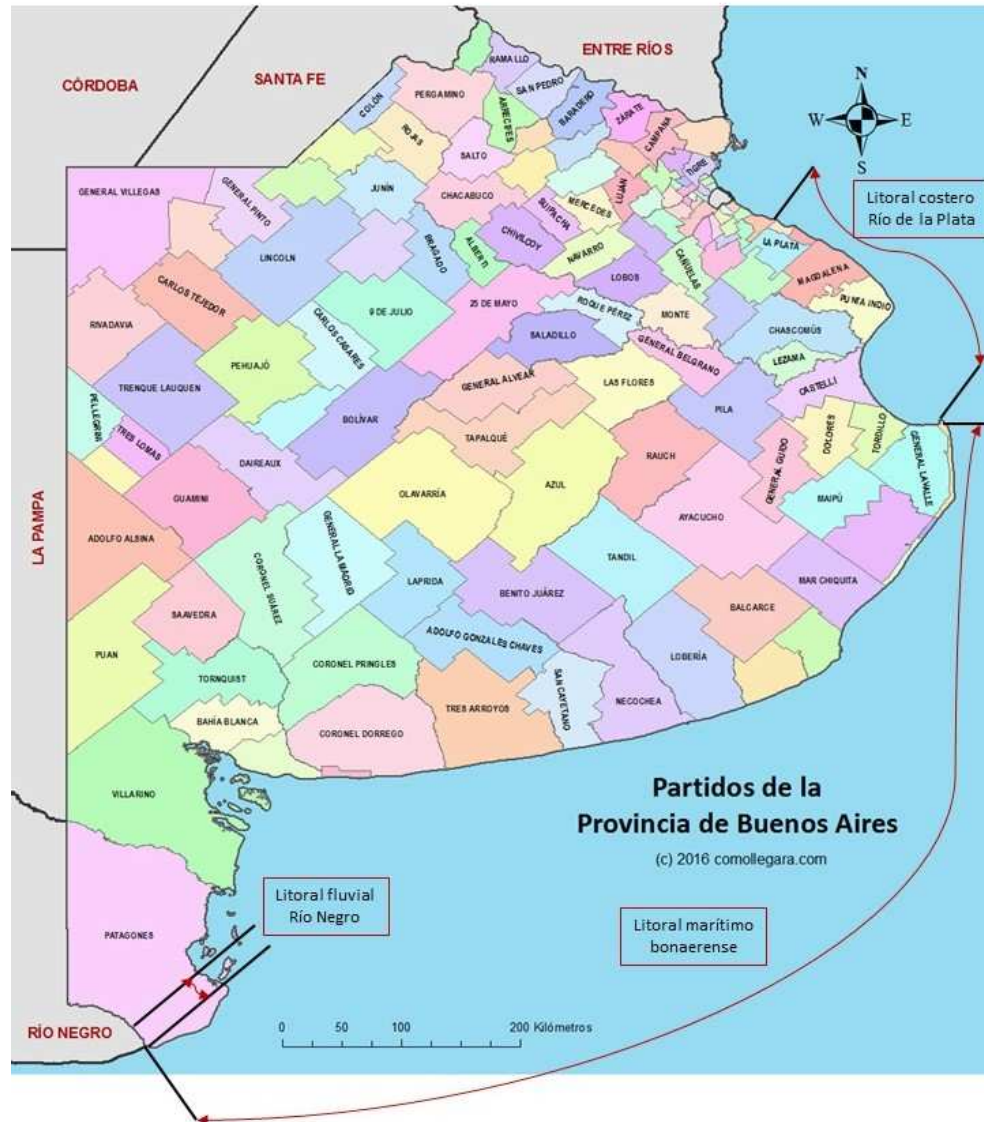
- 2- Prefectura Naval Argentina ORDENANZA No 1/01 (DPSN) TOMO 4 "REGIMEN DE LAS ACTIVIDADES NAUTICO DEPORTIVAS" - NORMAS COMPLEMENTARIAS AL REGLAMENTO DE LAS ACTIVIDADES DEL BUCEO DEPORTIVO (DECRETO No 166-2001 CAPITULO 12 DEL TITULO 4 DEL REGINAVE)
- 3- Prefectura Naval Argentina ORDENANZA No 2-13 (DPSN) TOMO 5 "RÉGIMEN DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE" - REGLAMENTO DE APTITUD PSICOFÍSICA PARA LA HABILITACIÓN DEL PERSONAL EMBARCADO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL.
- 4- Prefectura Naval Argentina DIRECCIÓN DE POLICÍA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN - REGLAMENTO PARA LA HABILITACIÓN Y REGISTRO DEL PERSONAL NAVEGANTE CORRESPONDIENTE A BUQUES CON SERVICIOS ESPECIALES.
- 5- Prefectura Naval Argentina ANEXO "RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE (REGINAVE)" GENERALIDADES.
- 6- Prefectura Naval Argentina ORDENANZA No 10/97 (DPSN) TOMO 2 RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE NORMAS PARA LA PRACTICA DEL "RAFTING" EN EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.



ANEXO 3.0 - FIGURAS

Figura # 001 - Mapa Provincia de Buenos Aires, con intervención propia del litoral fluvio-marítimo que alcanza la tesis.

Figura 1



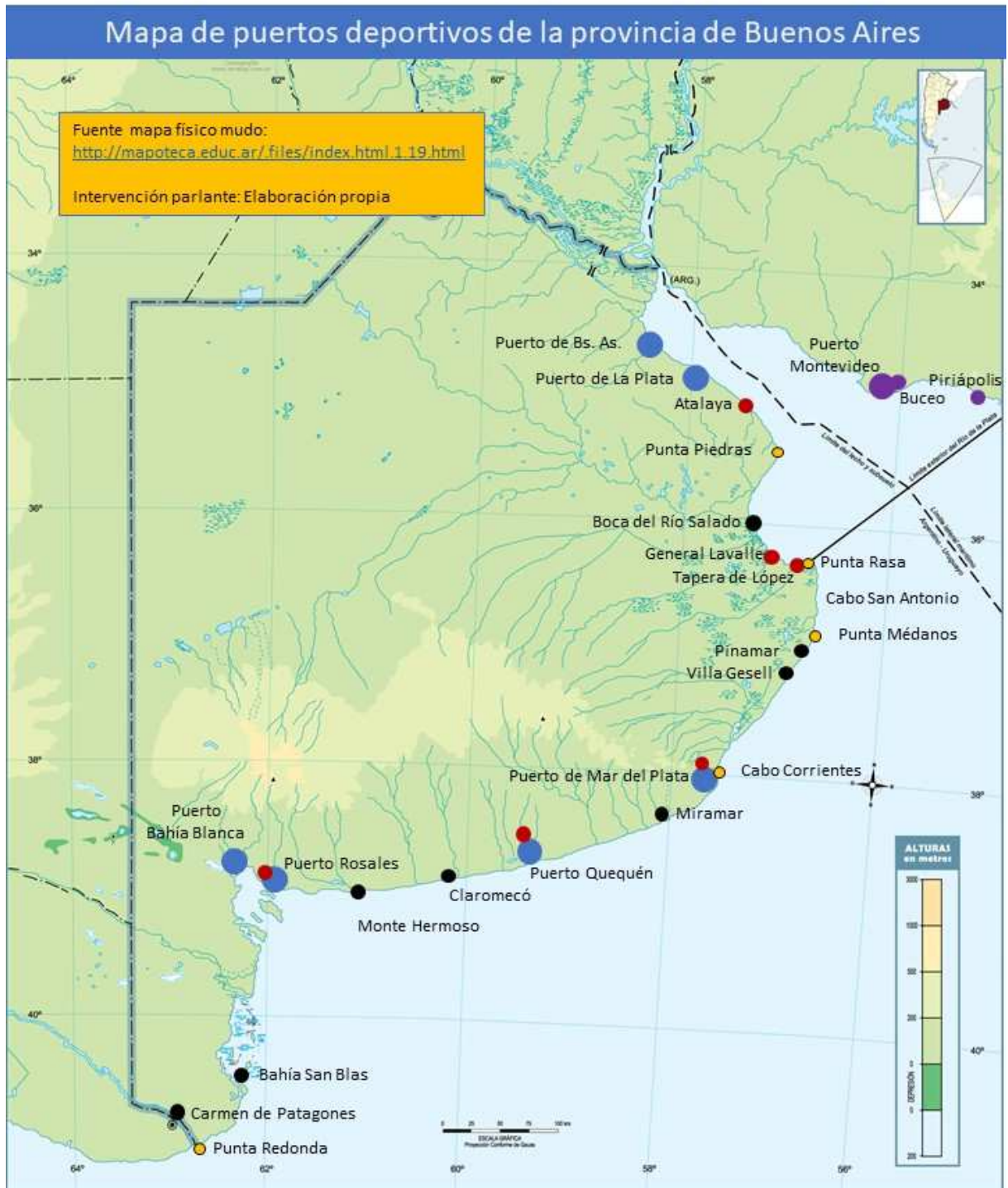
Fuente: <https://www.comollegara.com/mapas-estaticos.html?id=partidos-de-la-provincia-de-buenos-aires> Fecha Captura: 27/7/2021



Figura # 002 - Puertos Comerciales de la Provincia de Buenos Aires



Figura # 003



- Puerto comercial
- Punto Geográfico
- Instalación Náutica existente con posibilidades de desarrollo
- Puertos de la ROU de alternativa en derrota a Mar del Plata
- Locaciones posibles y/o promocionadas



Figura # 004 - Transporte sólido litoral

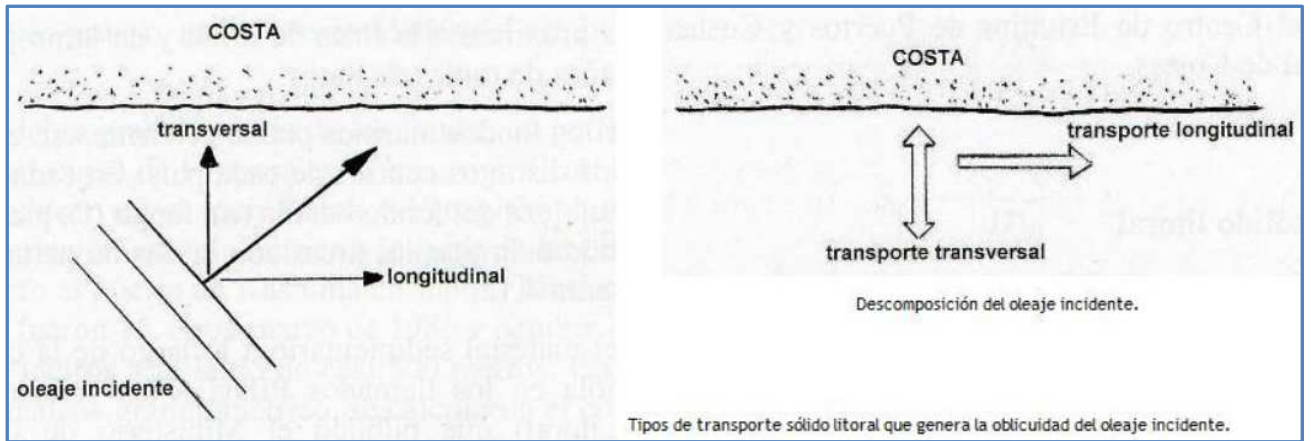


Figura # 005 - Balance sedimentario de una playa. Las entradas de sedimentos se representan con una flecha negra y las pérdidas con una flecha blanca (De la Peña 2007).

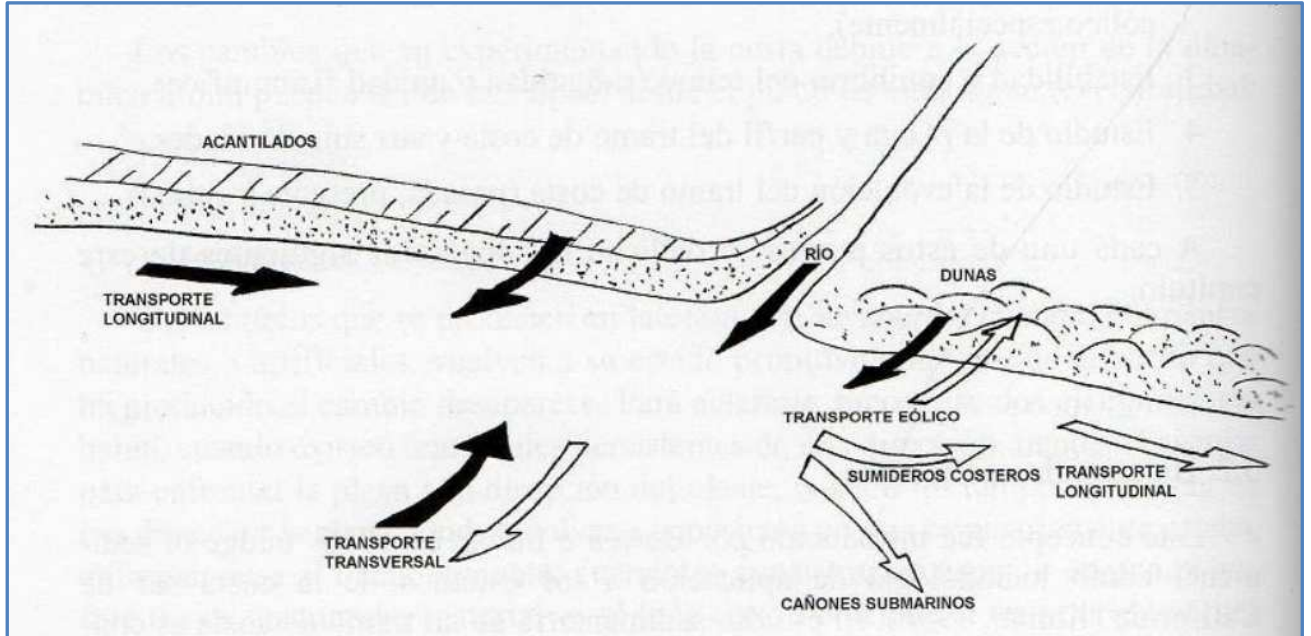
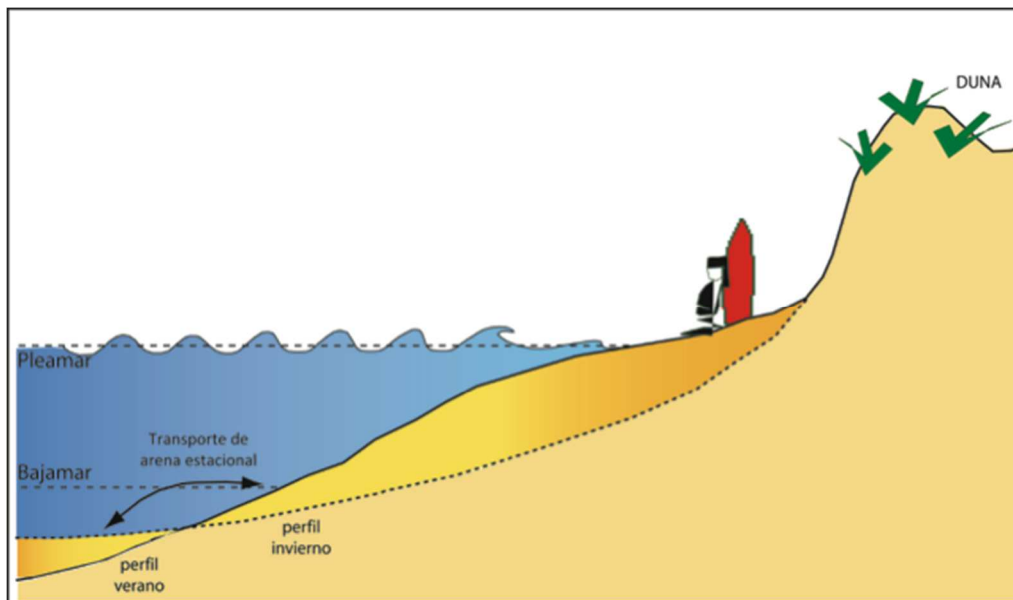


Figura # 006 - Corriente de Deriva Costera



Imagen de “Google Earth” modificada por Ana Bernabéu, Grupo de Investigación GEOMA (geoma.net) Universidad de Vigo – URL: <https://oceanocimat.wordpress.com/2015/04/22/viviendo-la-costa/> Fecha captura: 14/8/2021.

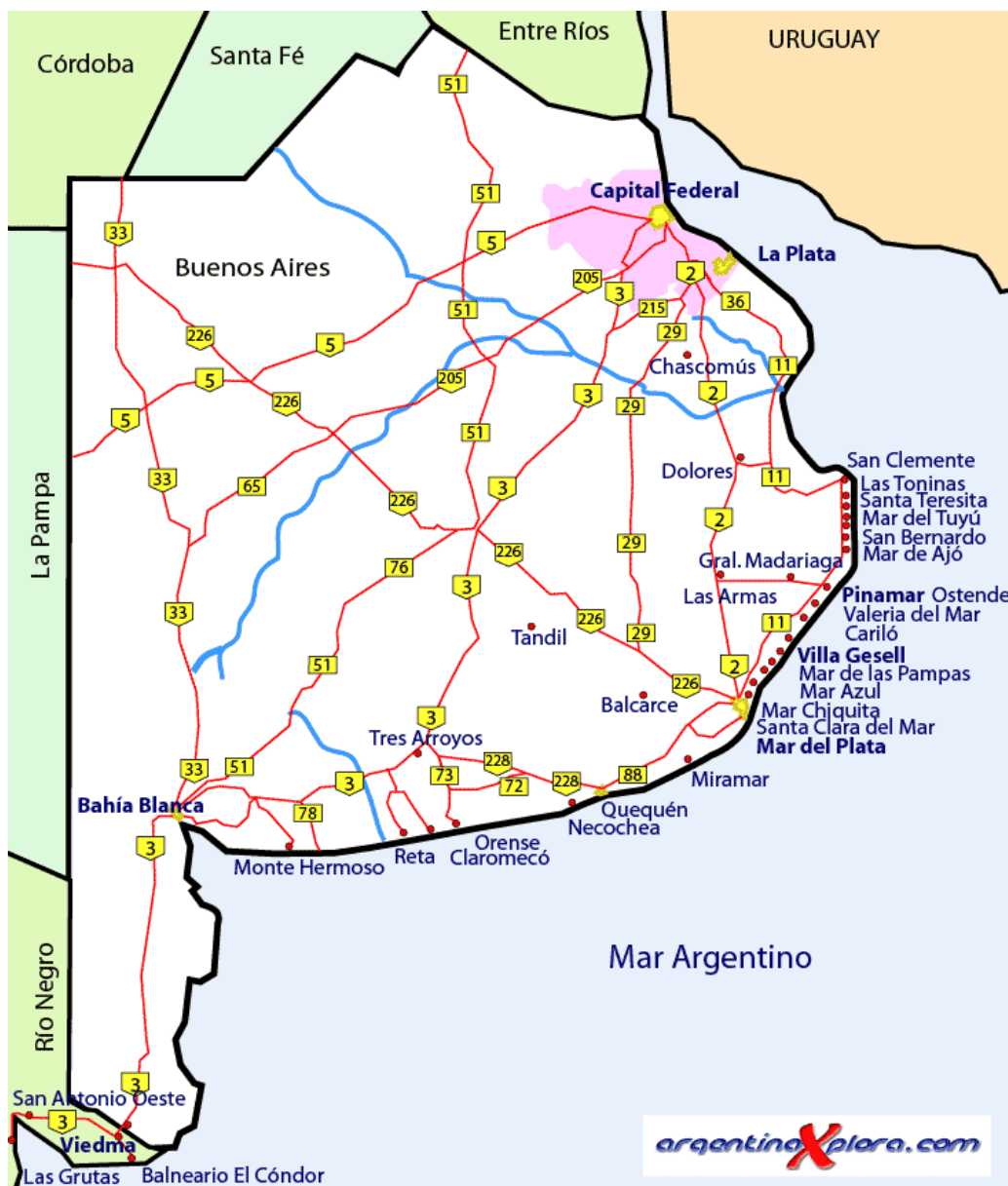
Figura # 007 - Perfiles estacionales de la playa



Ana Bernabéu, Grupo de Investigación GEOMA (geoma.net) Universidad de Vigo – URL: <https://oceanocimat.wordpress.com/2015/04/22/viviendo-la-costa/> Fecha captura: 14/8/2021.



Figura # 008 - Localidades Turísticas del litoral marítimo bonaerense



Fuente: URL: <https://argentinaxplora.com/activida/playas/playas.htm> Fecha Captura: 14/8/2021



Figura # 009 – Layout Puerto Deportivo

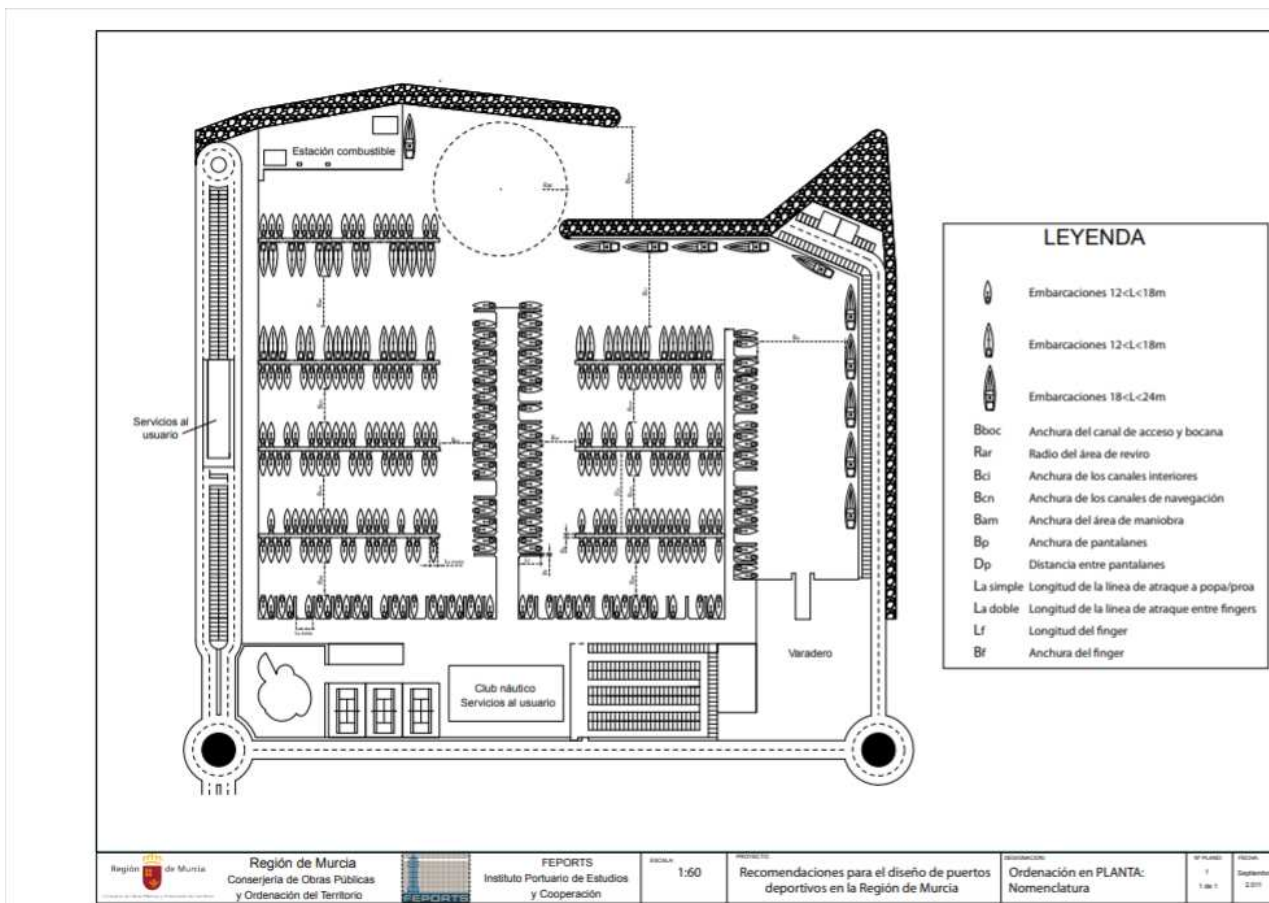


Figura # 010 - Atraque de popa con finger lateral

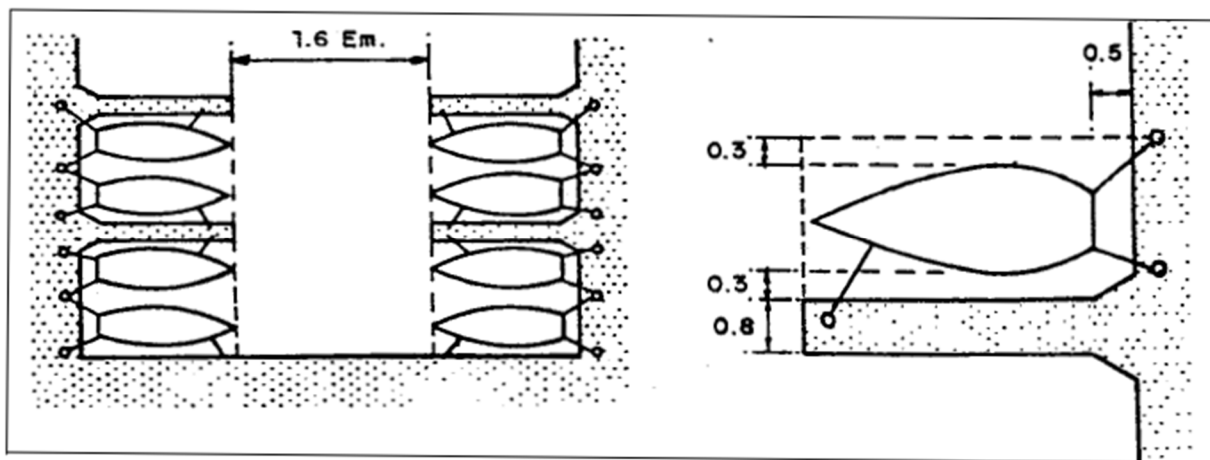


Figura # 011 - Fondeadero



Fuente: URL: <https://www.navegar-es-preciso.com/news/el-arte-de-fondear-o-el-fondeo-no-es-feo-2-fondeaderos-sistemas-de-fondeo/> Fecha captura: 14/08/2021

Figura # 012 - Dársena Deportiva Interior en Puerto Comercial Mar del Plata



Fuente: URL: <https://www.cnpm.org.ar/el-club-nautico-mar-del-plata-celebra-su-95-aniversario-con-las-instalaciones-vacias/> Fecha Captura: 14/8/2021.



Figura # 013 - Puerto deportivo interior en un río



Fuente: URL: <https://www.lne.es/oriente/2011/05/28/puerto-le-crecen-pantalanes-21091391.html> Fecha Captura: 14/08/2021.

Figura # 014 - Puerto Deportivo sobre litoral marítimo Puerto Deportivo de "Benalmádena" (Málaga)



Fuente: URL: <https://www.pinterest.es/pin/313281717808236594/> Fecha Captura. 10/08/2021.



Figura # 015 - Marina Seca o Guardería



Fuente: URL: <https://realclubmediterraneo.com/marina-seca/> Fecha Captura: 14/08/2021.

Figura # 016 - Puerto Seco Club Náutico Bahía Blanca



Crédito Foto: Emmanuel Briane - La Nueva.

Fuente: URL: <https://www.lanueva.com/nota/2020-11-14-6-30-41-club-nautico-mas-de-90-anos-acercando-a-los-bahienses-al-mar> Fecha Captura: 15/08/2021.

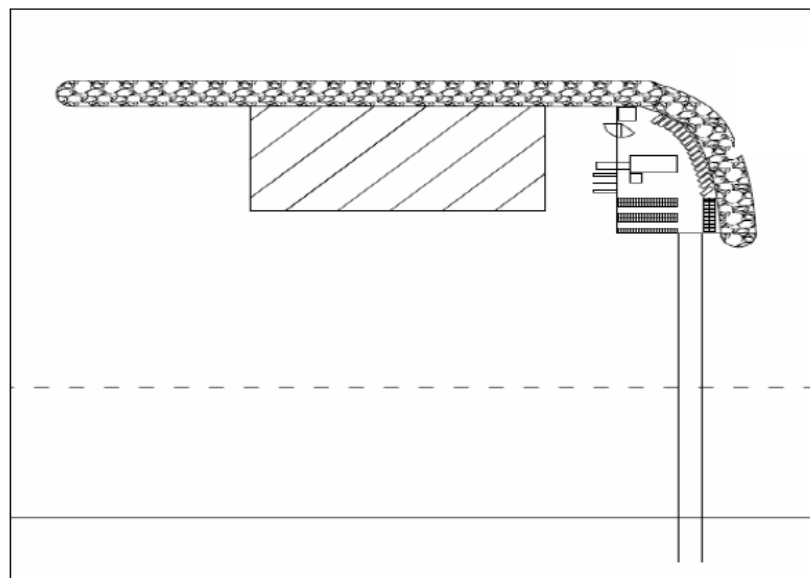


Figura # 017 - Desembocadura Ría de Ajó / Entrada Puerto Gral. Lavalle



Fuente imagen base: Google Earth - Intervención imagen: Propia

Figura # 018 - Obra de abrigo con escollera exenta y viaducto de conexión.



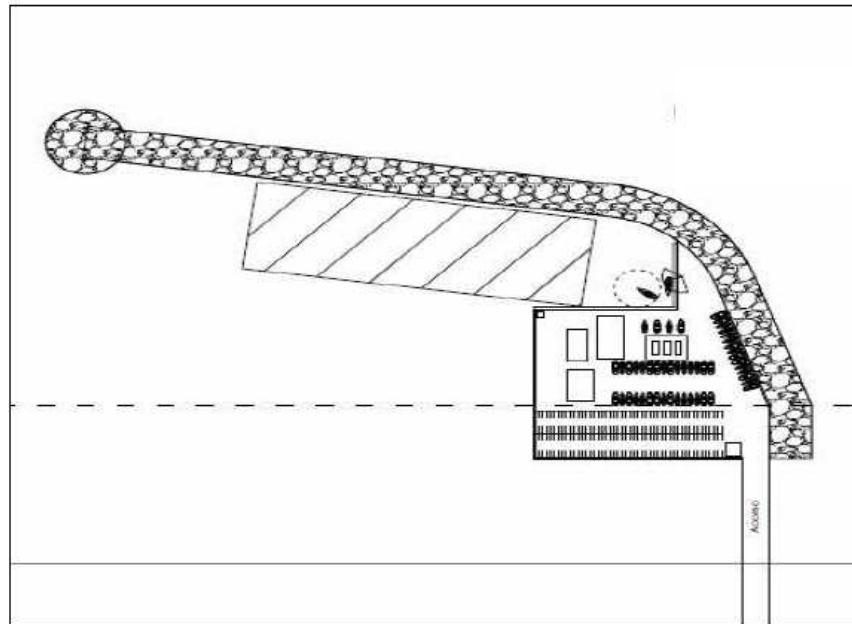
Fuente: Palacios y Norman, s.f.

[<< Volver al índice General](#)

[<< Volver al índice Anexos](#)

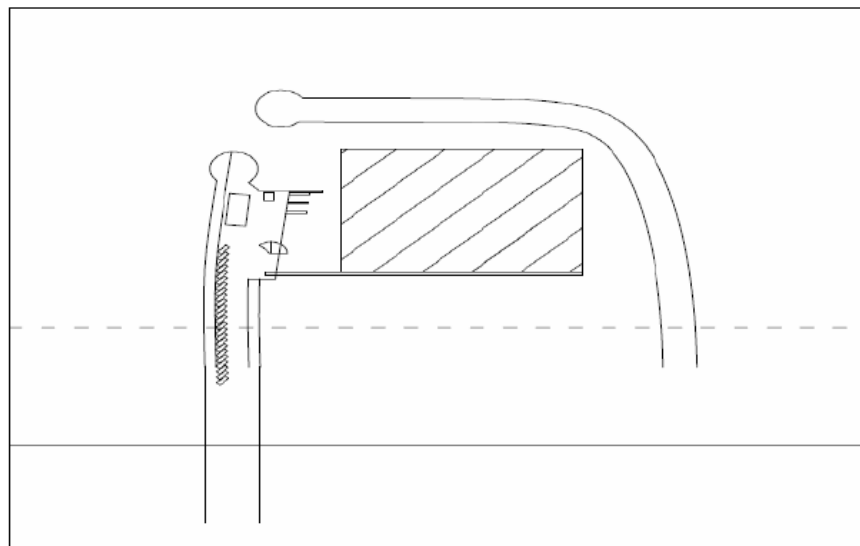


Figura # 019 - Obra de abrigo con escollera única que inicia en la playa.



Fuente: Palacios y Norman, s.f.

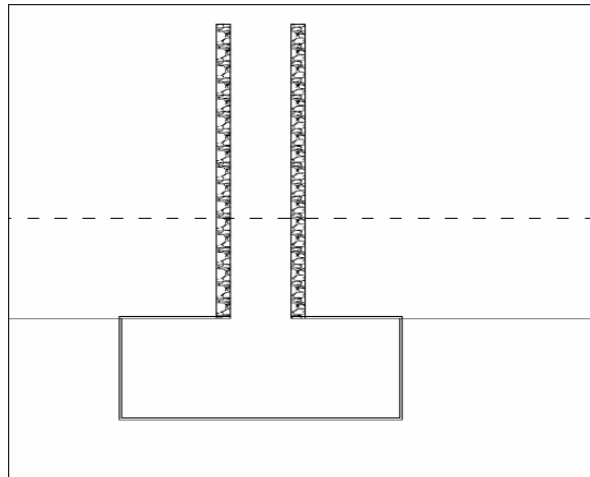
Figura # 020 - Obra de abrigo con esquema clásico de dos escolleras.



Fuente: Palacios y Norman, s.f.

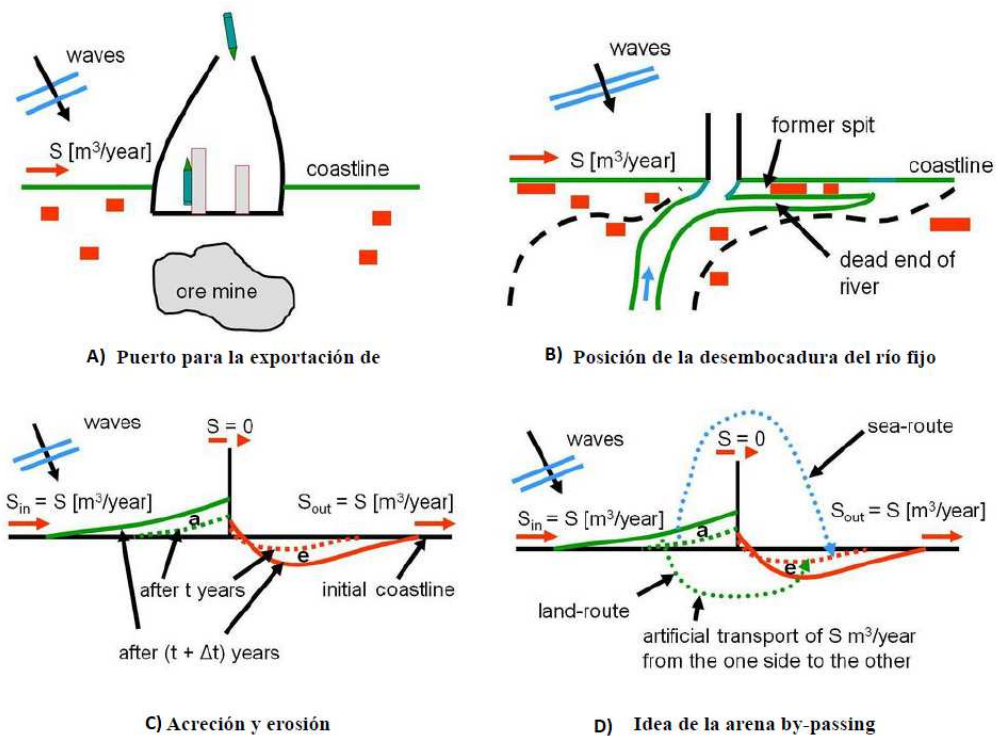


Figura # 021 - Obra de abrigo con dársena interior



Fuente: Palacios y Norman, s.f.

Figura # 022 - Arena By-passing



Fuente: (Van de Graaff, 2020)



Figura # 023 - Bahía Samborombón.

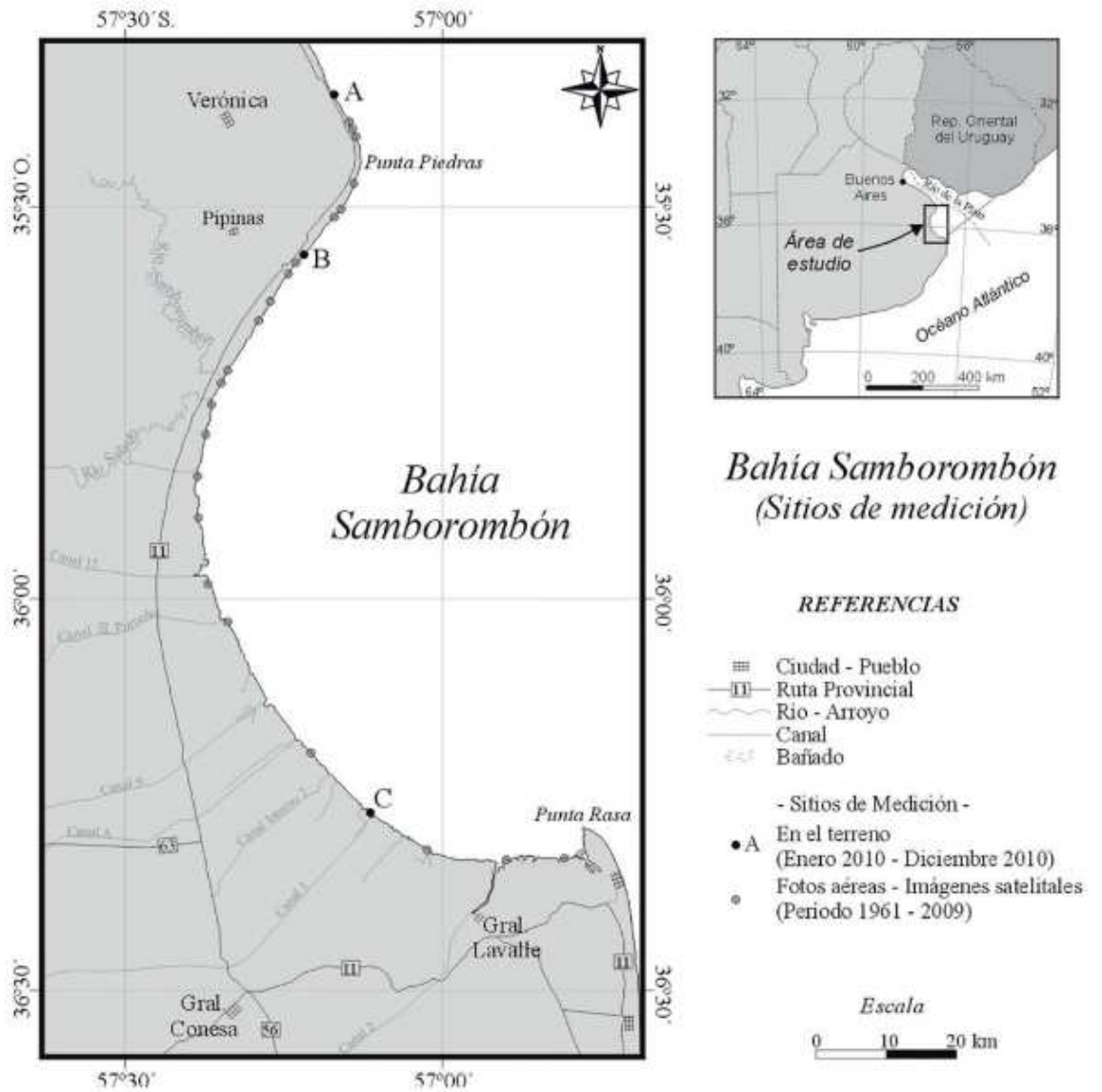


Fig. 1. Mapa de ubicación. A, B y C (puntos negros) indican mediciones de campo. Imágenes fotográficas o satelitales disponibles se indican con puntos grises.

Fuente: (Codignotto et al., 2011)



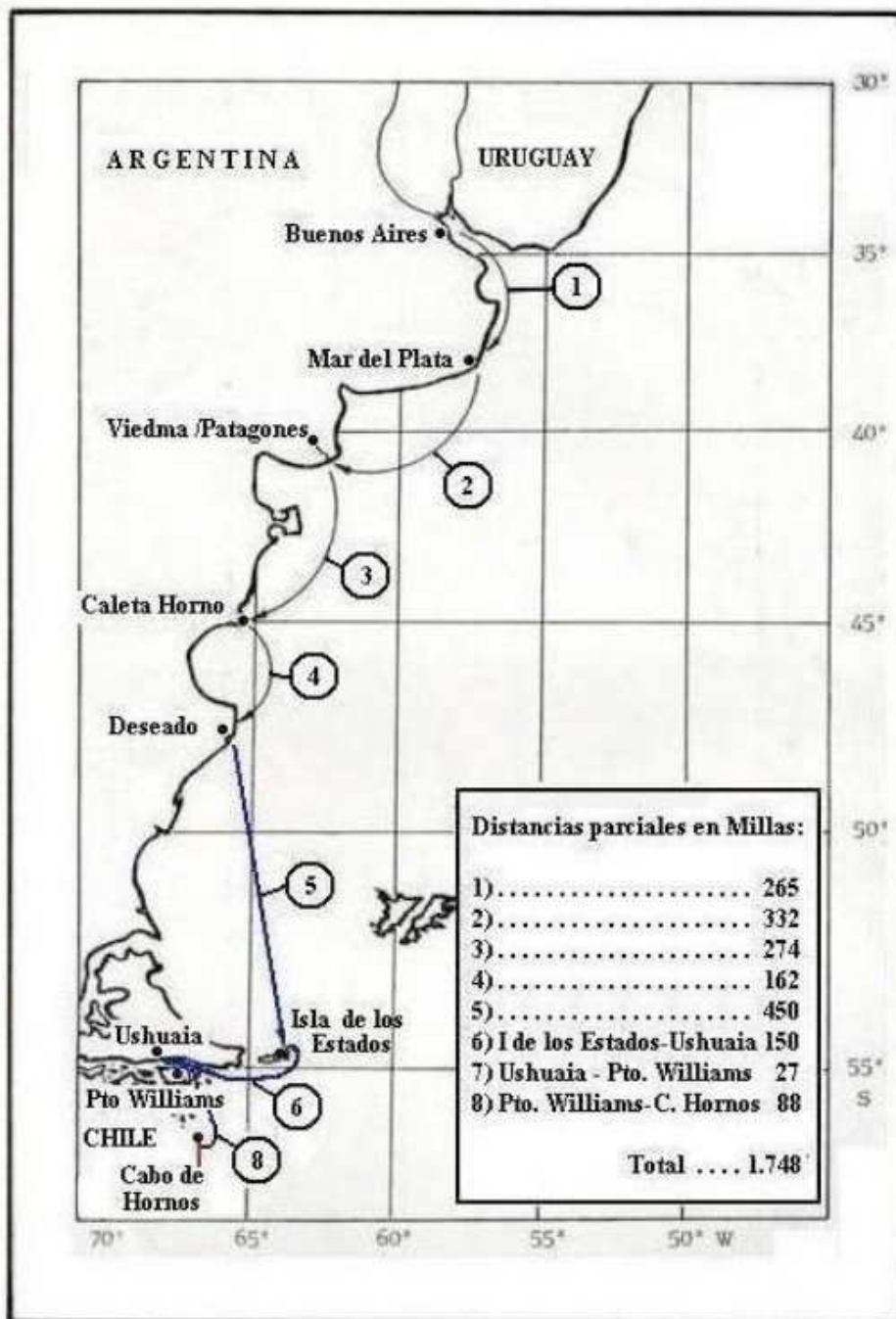
Figura # 024 - Dársena Deportiva Interior Puerto de Mar del Plata y otras actividades deportivas no náuticas (Fútbol/ Tenis / Piletas de Natación). Mar del Plata



Fuente: URL: <https://www.cnmp.org.ar/el-club-nautico-mar-del-plata-celebra-su-95-aniversario-con-las-instalaciones-vacias/> Fecha Captura: 14/8/2021.



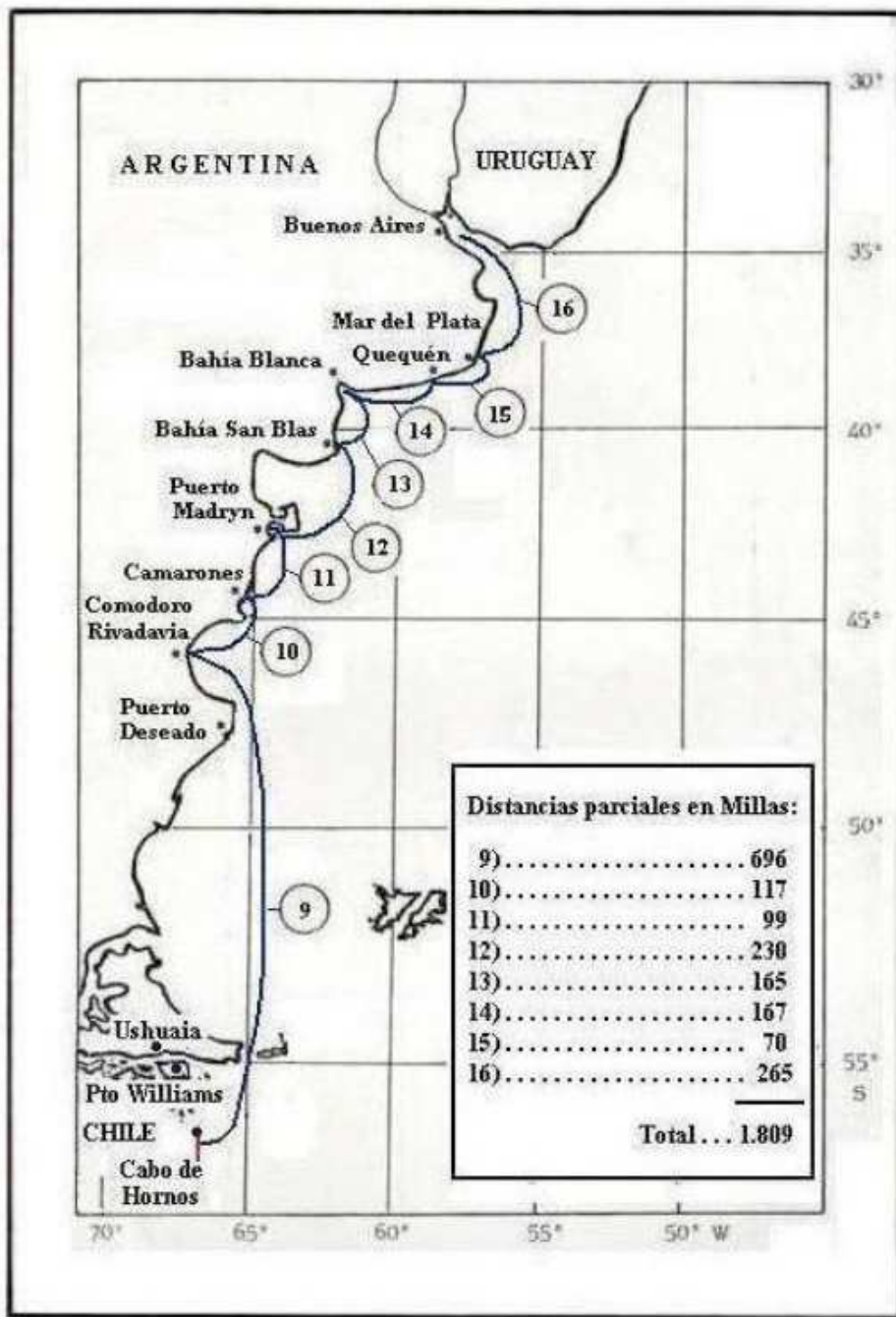
Figura # 025 - Regata Patagónica etapa I / Buenos Aires – Ushuaia.



Fuente: Círculo de Navegantes Argentinos Asociación Civil



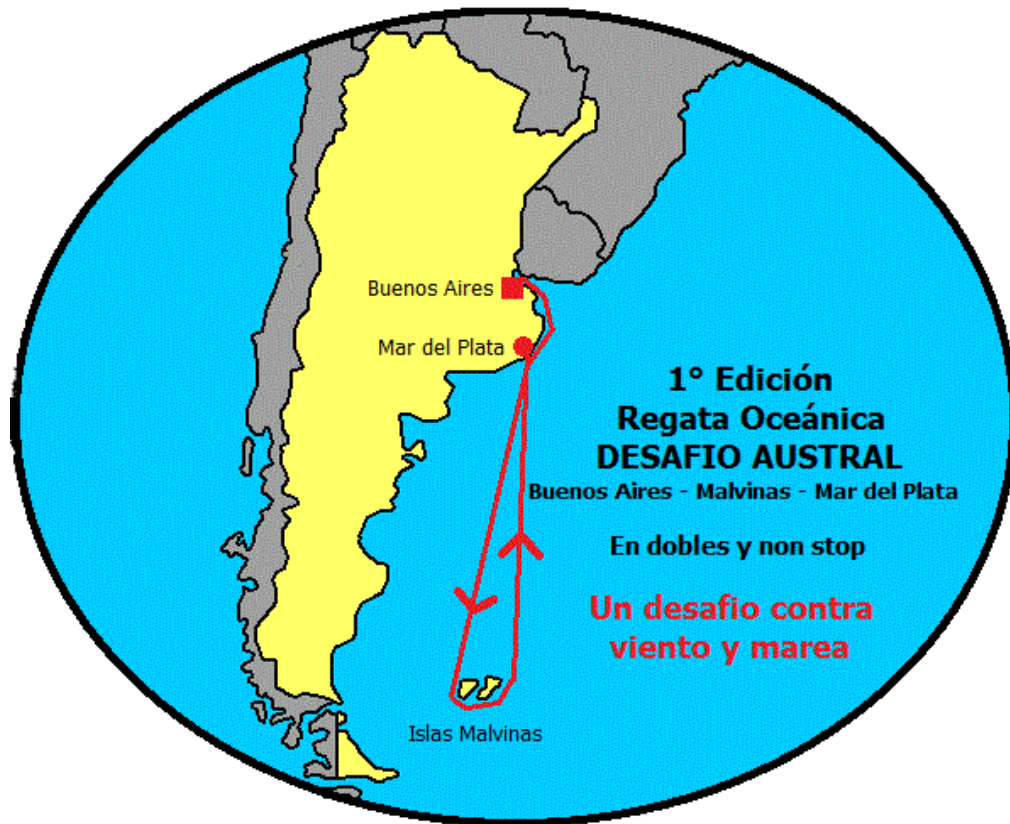
Figura # 026 - Regata Patagónica etapa II / Ushuaia - Buenos Aires.



Fuente: Círculo de Navegantes Argentinos Asociación Civil.



Figura # 027 - Regata Oceánica Desafío Austral / Buenos Aires- Malvinas por babor-Mar del Plata.



Fuente: Expedición Proyecto Malvinas 2004 Rescatado de URL: http://www.proyectomalvinas2004.bertolino.com.ar/regata_desafio_austral.htm



ANEXO 4.0 - GRAFICOS

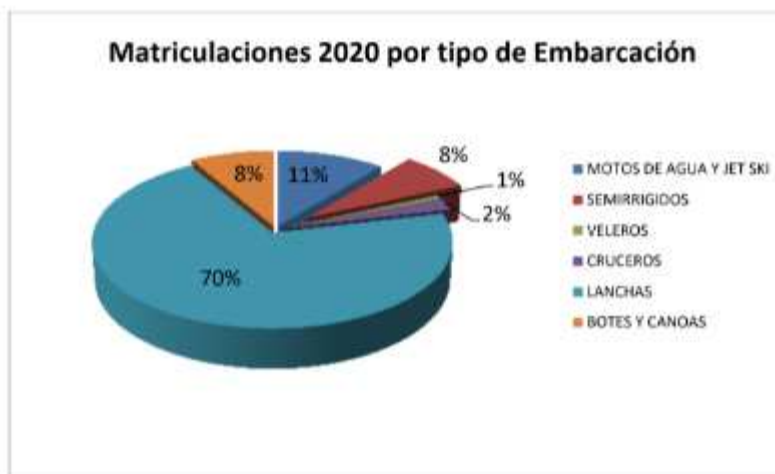
Gráfico # 01 - Distribución del Mercado por región y Matriculaciones 2020 por Provincia.



Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo).



Gráfico # 02 - Matriculaciones año 2020 por tipo de Embarcación y por Provincia en Porcentajes.



Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo)



Gráfico # 03 - Evolución de las Matriculaciones de Embarcaciones año 1980 a 2020.



Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo)

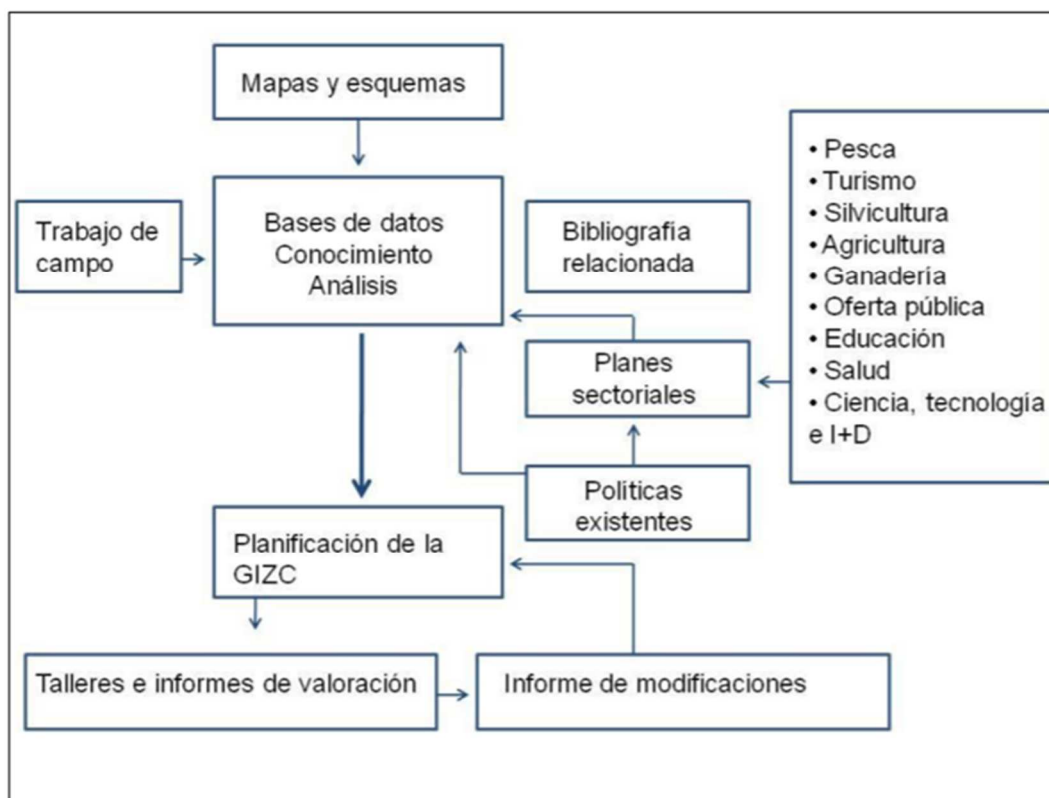
Gráfico # 004 - Convocatoria a Entrevistas



Gráfico # 005 –

Metodología de la GIZC

Debido a la diversidad de la naturaleza y características de los ambientes costeros en el mundo, no es posible crear un marco común para todas las áreas costeras (Thia-Eng, 1993), aunque es posible establecer una metodología (Figura), que se convierte en un proceso de adaptación continuo.



Fuente: Ibarra Belmonte (2017)



ANEXO 5.0 - TABLAS

Tabla # 001 - Matriculaciones REY y Jurisdiccionales Año 2020.



MATRICULACIONES REY Y JURISDICCIONALES AÑO 2020								
REGION	PROVINCIA	MOTOS DE AGUA				BOTES Y		TOTAL
		Y JET SKI	SEMIRRIGIDOS	VELEROS	CRUCEROS	LANCHAS	CANOAS	
BUENOS AIRES	BUENOS AIRES	188	101	9	36	578	63	975
BUENOS AIRES	CAPITAL FEDERAL	46	33	8	24	158	5	274
CORDOBA	CORDOBA	0	2	0	0	56	0	58
CUYO	MENDOZA	0	1	0	0	0	0	1
CUYO	SAN JUAN	0	0	0	0	1	0	1
CUYO	SAN LUIS	0	1	0	0	3	1	5
LITORAL	CORRIENTES	9	0	0	1	175	52	237
LITORAL	ENTRE RIOS	24	2	2	1	332	62	423
LITORAL	MISIONES	9	1	0	0	147	28	185
LITORAL	SANTA FE	48	3	2	7	555	34	649
LITORAL	CHACO	2	0	0	0	65	6	73
LITORAL	FORMOSA	0	0	0	0	23	2	25
NORTE	CATAMARCA	0	0	0	0	2	0	2
NORTE	JUJUY	0	0	0	0	0	0	0
NORTE	SGO DEL ESTERO	2	0	0	0	4	0	6
NORTE	SALTA	0	0	0	0	2	0	2
NORTE	TUCUMAN	0	0	0	0	3	0	3
NORTE	LA RIOJA	0	0	0	0	0	0	0
SUR	CHUBUT	2	13	0	0	12	3	30
SUR	LA PAMPA	2	3	0	0	3	0	8
SUR	NEUQUEN	3	22	0	1	55	1	82
SUR	RIO NEGRO	7	48	0	2	29	7	93
SUR	SANTA CRUZ	0	3	0	0	4	0	7
SUR	TIERRA DEL FUEGO	1	0	0	0	3	0	4
		343	233	21	72	2210	264	3143

Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo).



Tabla # 002 - Tabla Historial de Matriculaciones de Embarcaciones año 1980 a 2020.



Matriculaciones desde 1980 a 2020

Año	Cantidad
1980	8.558
1981	6.878
1982	4.997
1983	3.404
1984	3.293
1985	2.710
1986	2.266
1987	2.145
1988	1.916
1989	1.899
1990	1.353
1991	1.275
1992	1.523
1993	1.879
1994	3.584
1995	4.442
1996	4.408
1997	4.353
1998	4.528
1999	4.436
2000	3.519
2001	3.566
2002	1.694
2003	1.750
2004	2.026
2005	3.350
2006	4.342
2007	4.515
2008	5.890
2009	6.503
2010	8.174
2011	9.370
2012	7.858
2013	7.813
2014	6.901
2015	6.198
2016	5.773
2017	6.156
2018	4.763
2019	4.742
2020	3.143

Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo)



Tabla # 003 - Matriculaciones de Embarcaciones según el tamaño de Esloza año 2011 a 2020

REY y Jurisdiccionales.



Matriculaciones por mts. de Esloza

ESLORAS	Año 2011			Año 2012			Año 2013		
	Rey	Jurisd.	Total	Rey	Jurisd.	Total	Rey	Jurisd.	Total
Menores a 5	704	4845	5549	770	3295	4065	684	3351	4035
De 5 a 7	2548	872	3420	2942	503	3445	2900	540	3440
De 7 a 9	226	6	232	205	1	206	203	4	207
De 9 a 11	96	0	96	83	0	83	79	0	79
de 11 a 14	40	0	40	34	0	34	46	0	46
Mayores a 14	33	0	33	25	0	25	6	0	6
			9370			7858			7813

ESLORAS	Año 2014			Año 2015			Año 2016		
	Rey	Jurisd.	Total	Rey	Jurisd.	Total	Rey	Jurisd.	Total
Menores a 5	753	2440	3193	684	2074	2758	371	2778	3149
De 5 a 7	2938	440	3378	2740	424	3164	1770	641	2411
De 7 a 9	199	2	201	188	0	188	128	2	130
de 9 a 11	77	0	77	56	0	56	47	0	47
de 11 a 14	30	0	30	21	0	21	20	0	20
Mayores a 14	22	0	22	11	0	11	16	0	16
			6901			6198			5773

ESLORAS	Año 2017			Año 2018			Año 2019		
	Rey	Jurisd.	Total	Rey	Jurisd.	Total	Rey	Jurisd.	Total
Menores a 5	555	2185	2740	341	1742	2083	336	1550	1886
De 5 a 7	2600	405	3005	2128	347	2475	2168	460	2628
De 7 a 9	241	0	241	130	0	130	125	2	127
De 9 a 11	85	0	85	49	0	49	53	0	53
de 11 a 14	40	0	40	28	0	28	33	0	33
Mayores a 14	45	0	45	18	0	18	15	0	15
			6156			4783			4742

ESLORAS	Año 2020		
	Rey	Jurisd.	Total
Menores a 5	217	880	1097
De 5 a 7	1674	224	1898
De 7 a 9	96		96
De 9 a 11	28		28
de 11 a 14	17		17
Mayores a 14	7		7
			3143

Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo)



Tabla # 004 - Matriz de Consolidación

Análisis de Datos Codificados Entrevista - Objetivo Particular # 1

MATRIZ DE CONSOLIDACION		Análisis de Datos Codificados Entrevistas - Objetivos Particulares N° 1										Datos Obtenidos		
Objetivos Particulares N° 1	Codificación	Entrevistados									Totales			
		e # 1	e # 2	e # 3	e # 4	e # 5	e # 6	e # 7	e # 8	e # 9				
Analizar las implicancias entre un nuevo puerto deportivo y el desarrollo urbano que genera.	Reconoce las implicancias	1	1	1	1	1	1	1	1	0	8	%	89	Reconoce las implicancias
	Conoce Proyectos de Puertos Deportivos (PD)	1	1	1	0	1	1	1	1	1	8	%	89	Conoce Proyectos de Puertos Deportivos (PD)
	Conoce Desarrollos Urbanos Náuticos	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	%	100	Conoce Desarrollos Urbanos Náuticos
	Ve como amenaza costo de construcción del PD	0	1	1	0	0	0	1	0	0	3	%	33	Ve como amenaza costo de construcción del PD
	Ve como amenaza costo de mantenimiento el PD	0	1	1	0	0	0	1	0	0	3	%	33	Ve como amenaza costo de mantenimiento el PD
	Pocos Navegantes salen del Río de la Plata al mar	0	1	1	1	1	1	1	1	1	8	%	89	Pocos Navegantes salen del Río de la Plata al mar
	Situación Económica Argentina No Favorable	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	%	33	Situación Económica Argentina No Favorable
	Problemas Ambientales de los PD	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	%	22	Problemas Ambientales de los PD
	Problemas Dinámica Costera x PD	0	1	0	1	0	0	1	0	1	4	%	44	Problemas Dinámica Costera x PD
	Genera puestos de trabajo	1		1	1	1	1	1	1	1	8	%	89	Genera puestos de trabajo
	Cambio Climático	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	%	22	Cambio Climático
Totales		4	7	7	7	5	5	9	6	8	58	Elaboración propia - Herramienta: <i>Nahuelita Power</i> ®		



Tabla # 005 - Matriz de Consolidación

Análisis de Datos Codificados Entrevista – Objetivo Particular # 2

MATRIZ DE CONSOLIDACION		Análisis de Datos Codificados Entrevistas - Objetivos Particulares N° 2										Datos Obtenidos			
Objetivos Particulares N° 2	Codificación	Entrevistados									Totales				
		e # 1	e # 2	e # 3	e # 4	e # 5	e # 6	e # 7	e # 8	e # 9					
Analizar las implicancias entre un nuevo puerto deportivo y el desarrollo urbano que genera.	Justifico que PD promueve Desarrollo de Turismo Náutico	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	%	100	Justifico que PD promueve Desarrollo de Turismo Náutico
	Para los Yates Cruceros	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	%	11	Para los Yates Cruceros
	Para los yates Veleros	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	8	%	89	Para los yates Veleros
	Los actuales tienen déficit de amarras	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	4	%	44	Los actuales tienen déficit de amarras
	De Bs. As. a MDP no hay puertos de escala	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	6	%	67	De Bs. As. a MDP no hay puertos de escala
	Promovería la navegación al Atlántico Sur	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	6	%	67	Promovería la navegación al Atlántico Sur
	Arreglar infraestructuras náutica existente antes de algo nuevo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	%	11	Arreglar infraestructuras náutica existente antes de algo nuevo
	Faltan Infraestructuras Náuticas menores	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	4	%	44	Faltan Infraestructuras Náuticas menores
	Favorecen a los Pescadores Artesanales	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	%	11	Favorecen a los Pescadores Artesanales
	Debilidad la reglament. Náutica deportiva	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	%	22	Debilidad la reglament. Náutica deportiva
	Debilidad la reglament. Turismo Náutico	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	3	%	33	Debilidad la reglament. Turismo Náutico
Totales		2	2	6	5	6	6	6	8	4	45	Elaboración propia - Herramienta: <i>Mahuelita Power</i> ®			



Tabla # 006 - Matriz de Consolidación

Análisis de Datos Codificados Entrevista – Objetivo Particulares N° 3

MATRIZ DE CONSOLIDACION		Análisis de Datos Codificados Entrevistas - Objetivos Particulares N° 3										Datos Obtenidos		
Objetivos Particulares N° 3	Codificación	Entrevistados									Totales			
		e # 1	e # 2	e # 3	e # 4	e # 5	e # 6	e # 7	e # 8	e # 9				
Definir si la practica del deporte y el turismo náutico son generadoras de una conciencia marítima en la comunidad	Deportes y Turismo Náutico genera Conciencia Marítima	0	1	1	1	1	1	1	1	1	8	%	89	Deportes y Turismo Náutico genera Conciencia Marítima
	También contacto directo con el Mar	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	%	22	También contacto directo con el Mar
	La que más sensibiliza es la navegación a vela	0	0	1	1	1	1	1	0	0	5	%	56	La que más sensibiliza es la navegación a vela
	Estar cerca del agua en forma activa	0	1	0	0	1	1	1	1	1	6	%	67	Estar cerca del agua en forma activa
	Orientación Vocacional Promueve las prof. Y oficios relacionadas con el mar	0	0	0	0	0	1	0	1	1	3	%	33	Orientación Vocacional Promueve las prof. Y oficios relacionadas con el mar
	Valorización del recurso Costero	0	0	0	0	0	1	1	0	1	3	%	33	Valorización del recurso Costero
Totales		0	2	3	3	3	5	4	3	4	27	Elaboración propia - Herramienta: <i>Nahuelito Power</i> ®		



Tabla # 007 - Matriz de Consolidación

Análisis de Datos Codificados Entrevista - Objetivo Particular # 4

MATRIZ DE CONSOLIDACION		Análisis de Datos Codificados Entrevistas - Objetivos Particulares N° 4										Datos Obtenidos		
Objetivos Particulares N° 4	Codificación	Entrevistados									Totales			
		e # 1	e # 2	e # 3	e # 4	e # 5	e # 6	e # 7	e # 8	e # 9				
Explicar las percepción de los actores sociales, economicos y politicos acerca de las politicas relacionadas con los puertos deportivos, a partir de enero 2000, hasta el 31 de diciembre de 2019.	Plusvalía de las tierras adyacentes	1	1	1	0	1	1	1	1	1	8	%	89	Plusvalía de las tierras adyacentes
	Amalgamiento entre inversión pública – privada	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	%	100	Amalgamiento entre inversión pública – privada
	Espacios de transferencia a la comunidad	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	%	11	Espacios de transferencia a la comunidad
	Mayor compromiso social de los clubes náuticos	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	%	11	Mayor compromiso social de los clubes náuticos
	Barrera x Intereses Económicos	0	0	0	1	0	0	1	1	1	4	%	44	Barrera x Intereses Económicos
	Barreras por presiones Ambientales	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	%	22	Barreras por presiones Ambientales
	Educación Náutica	0	0	1	1	1	1	1	1	0	6	%	67	Educación Náutica
	Las reglamentaciones náuticas no acompañan	0	0	1	0	0	1	1	1	0	4	%	44	Las reglamentaciones náuticas no acompañan
Totales		2	2	4	6	3	4	5	5	4	35	Elaboración propia - Herramienta: <i>Nahuelito Power</i> ®		



Tabla # 008 - Matriz de Consolidación

Análisis de Datos Codificados Entrevista - Objetivo General

MATRIZ DE CONSOLIDACION		Análisis de Datos Codificados Entrevistas - OBJETIVOS GENERALES										Datos Obtenidos		
OBJETIVOS GENERALES	Codificación	Entrevistados									Totales			
		e #1	e #2	e #3	e #4	e #5	e #6	e #7	e #8	e #9				
Identificar los factores que operan como obstáculo para el proyecto y construcción de nuevos puertos deportivos en el litoral costero bonaerense, para el desarrollo urbano, el turismo náutico, y la concientización marítima.	Ve como amenaza costo de construcción del PD	0	1	1	0	0	0	1	0	0	3	%	33	Ve como amenaza costo de construcción del PD
	Ve como amenaza costo de mantenimiento el PD	0	1	1	0	0	0	1	0	0	3	%	33	Ve como amenaza costo de mantenimiento el PD
	Pocos Navegantes salen del Río de la Plata al mar	0	1	1	1	0	1	1	1	1	7	%	78	Pocos Navegantes salen del Río de la Plata al mar
	Situación Económica Argentina No Favorable	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	%	33	Situación Económica Argentina No Favorable
	Problemas Ambientales de los PD	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	%	22	Problemas Ambientales de los PD
	Problemas Dinámica Costera x PD	0	1	0	1	0	0	1	0	1	4	%	44	Problemas Dinámica Costera x PD
	Cambio Climático	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	%	22	Cambio Climático
	Debilidad la reglament. Náutica deportiva	0	0	1	0	0	0	1	1	0	3	%	33	Debilidad la reglament. Náutica deportiva
	Debilidad la reglament. Turismo Náutico	0	0	1	0	0	0	1	1	0	3	%	33	Debilidad la reglament. Turismo Náutico
	Valorización del recurso Costero	0	0	0	0	0	1	1	0	1	3	%	33	Valorización del recurso Costero
	Amalgamiento entre inversión pública - privada	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	%	100	Amalgamiento entre inversión pública - privada
	Barrera x Intereses Económicos	0	0	0	1	0	0	1	1	1	4	%	44	Barrera x Intereses Económicos
	Barreras por presiones Ambientales	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	%	22	Barreras por presiones Ambientales
	Educación Náutica	0	0	1	1	1	1	1	1	0	6	%	67	Educación Náutica
Las reglamentaciones náuticas no acompañan	0	0	1	0	0	0	1	1	0	4	%	44	Las reglamentaciones náuticas no acompañan	
Totales		1	5	8	8	2	5	12	8	9	58	Elaboración propia - Herramienta: Másculo Power 6		



Tabla # 009 - Matriz Consolidación

Análisis de Datos Codificados Entrevista – Datos Pertinentes Surgidos

Matriz Codificación Datos Pertinentes surgidos de las Entrevistas		Entrevistados									Totales	Resultados Obtenidos	
		e # 1	e # 2	e # 3	e # 4	e # 5	e # 6	e # 7	e # 8	e # 9			
1	Incumbencias Profesionales	1								1	2	%	22
2	Elitismo	1	1		1	1			1	1	6	%	67
3	Mar Argentino		1	1		1		1		1	5	%	56
4	Situación Jurídica y Gestión de Permisos	1	1	1							3	%	33
4	Potenciales localizaciones y proyectos en evaluación		1		1			1		1	4	%	44

Elaboración propia - Herramienta: *Nahuelito Power* ®

Tabla # 10 - Matriculación de Embarcaciones en la década de 1980

Año	Ranking	Embarcaciones	Totales	Promedio Década
1980	1°	8558		
1981		6878		
1982		4997		
1983		3404		
1984		3293		
1985		2710		
1986		2266		
1987		2145		
1988		1916		
1989	10°	1699	37866	3787

Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo) Elaboración Tabla: propia



Tabla # 011 - Matriculación de Embarcaciones en la década de 1990

Año	Ranking	Embarcaciones	Totales	Promedio Década
1990		1353		
1991	10°	1275		
1992		1523		
1993		1879		
1994		3584		
1995		4442		
1996		4408		
1997		4353		
1998	1°	4528		
1999		4436	31781	3178

Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo) Elaboración Tabla: propia

Tabla # 012 - Matriculación de Embarcaciones en la década de 2000

Año	Ranking	Embarcaciones	Totales	Promedio Década
2000		3519		
2001		3586		
2002		1694		
2003	10°	1750		
2004		2026		
2005		3350		
2006		4342		
2007		4515		
2008		5890		
2009	1°	6503	37175	3718

Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo) - Elaboración Tabla: propia



Tabla # 013 - Matriculación de Embarcaciones en la década de 2010

Año	Ranking	Embarcaciones	Totales	Promedio Década
2010		8174		
2011	1°	9370		
2012		7858		
2013		7813		
2014		6901		
2015		6198		
2016		5773		
2017		6156		
2018		4783		
2019	10°	4742	67768	6777

Fuente: Gentileza CACEL, 2021 – (Información brindada sin costo) - Elaboración Tabla: propia

Tabla # 14 - Resumen de proyecciones de Cambio Climático para el nivel medio del mar [NMM] en la costa marítima bonaerense

Proyección	Límite inferior	Valor medio	Límite superior
Aumento NMM a 2045 (RCP4.5) [cm]	10	17	26
Aumento NMM a 2100 (RCP4.5) [cm]	28	47	69
Aumento NMM a 2045 (RCP8.5) [cm]	12	19	28
Aumento NMM a 2100 (RCP8.5) [cm]	42	69	103

Fuente: Tomasin et al., 2020



Tabla # 15 - Porcentaje de agencias que reportan participación en asistencia relacionada con negocios en los dos años anteriores

Tabla I: Porcentaje de agencias que reportan participación en asistencia relacionada con negocios en los dos años anteriores				
Función realizada	Australia	RUGB	EEUU	Irlanda del Norte
Comercialización de la región y sus instalaciones a prospectiva negocios	78	68	86	49
Operando una incubadora de empresas	20	43	19	27
Explotación de parques industriales o parques científicos	21	48	29	19
Otras provisiones de terrenos o edificios	40	55	45	26
Si usted es una agencia gubernamental, ofrece reducciones en tarifas, impuestos o cargos para atraer o retener negocios	23	13	32	0
Subsidiar los costos de reubicación para las empresas que se mudan a la región	10	9	18	3
Ayudar a las empresas con formación o contratación de mano de obra	36	68	58	38
Si usted es una agencia gubernamental, proporciona servicios procesos de aprobación / desarrollo	39	9	27	0
Coordinar las actividades de las agencias del sector público para apoyar desarrollo de negocios	51	73	69	28
Proveer negocios en general para pequeñas y medianas empresas programas de apoyo	46	70	53	48
Ayudar a las empresas a acceder a capital de riesgo	25	24	37	20
Proporcionar información sobre programas de gobierno. departamentos y otras agencias	74	69	81	58
Asistencia para acceder a los servicios de financiación y apoyo de Gobiernos a todos los niveles	75	71	72	63
Asistencia en transferencia de tecnología / innovación	31	33	35	33



Ayudar a las empresas a cumplir con los estándares de calidad, ya sean de sus clientes o normas ISO	14	27	15	14
Asistencia, ya sea financiera o de asesoramiento, con marketing nacionalmente	39	36	40	26
Asistencia, ya sea financiera o de asesoramiento, con marketing internacionalmente	21	26	20	20
Promoción de asociaciones de cadena de suministro	23	42	8	16
Ayudando al desarrollo de clúster de la industria	36	56	33	24
Promoción turística	74	64	56	46
Asistencia con eventos importantes o especiales en la región	82	64	58	63
Desarrollo del distrito de negocios urbanos (calle principal)	62	33	54	25
Programas para ayudar a las personas a establecer su propia pequeña y mediana empresa	44	65	52	53
Otros programas locales de creación de empleo	55	62	45	60



ANEXO 6.0 - GLOSARIO DE TERMINOS

Cambio climático: Se trata del problema ambiental más importante al que se enfrenta la humanidad.

Según la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, este proceso es un "cambio de clima atribuido, directa o indirectamente, a la actividad humana, que altera la composición de la atmósfera mundial y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos de tiempo comparables". (Hunter, s.f.)

Conciencia Marítima: Es la conciencia marítima, como: “la clara concepción mental de que hay una vinculación positiva entre el mar y el hombre sea a nivel individual, grupal o nacional, que éste, lógicamente, busca aprovechar y estrechar. (Collados Núñez, 1989, como se citó en Müller Contreras, 2010).

Componentes que extraen sedimentos del sistema: son el transporte longitudinal saliente, el transporte transversal hacia el mar, el transporte eólico hacia tierra, los cañones submarinos, la disolución y la abrasión y la extracción de material por parte del hombre. [Figura # 005](#)

Corriente de Deriva: Cuando el oleaje incide oblicuamente sobre la costa genera dos tipos de corrientes, una longitudinal paralela a la línea de costa y otra transversal perpendicular a la línea de costa. Así, existe un transporte sólido litoral longitudinal y un transporte sólido litoral transversal. [Figura # 004](#)

Deportes náuticos: El hombre siempre ha estado relacionado con el mar. Su necesidad de alimentarse de él a través de la pesca, como su requerimiento para el transporte de sus producciones y la explotación de las diversas riquezas que brinda. El mar ha constituido una gran fuente de recreación y entretenimiento importante, la cual dio origen a los diversos Deportes Náuticos, entre otras actividades. (Bertolino, 2005)

Deportes náuticos no motorizados: Son todos aquellos que utilizan las energías naturales y/o propias del deportista para su realización. Su práctica no contamina el medio ambiente marino. (Bertolino, 2005). Ejemplos: Navegación a vela, Canotaje y kayak, entre muchos otros.

Deportes náuticos motorizados: Son aquellos que se apoyan en algún tipo de motorización (Motores de combustión interna) para su realización. Su práctica indiscriminada puede contaminar el medio ambiente marino. (Bertolino, 2005). Ejemplos: Navegación a motor y cualquier otro deporte náutico que se apoye en la navegación a motor para su práctica.



Desarrollo Urbano: “Desarrollo Urbano: conjunto de transformaciones de antropización que se efectúan socialmente sobre un soporte de dominante natural para constituir un asentamiento urbano”. (Mantero y Dosso, 1998).

Dinámica litoral: La dinámica litoral es el conjunto de procesos costeros causados por los agentes climáticos marinos al actuar sobre el medio. Los elementos esenciales de la dinámica litoral son los agentes actuantes, el medio sobre el que actúan y el transporte del material de un lugar a otro. Los principales agentes climáticos marinos son el oleaje, el viento, las variaciones del nivel del mar y las corrientes.

Dinámica oceánica: El agua del mar se encuentra en continuo movimiento debido a los vientos, a las diferencias térmicas y de salinidad entre unas zonas y otras, a la atracción del Sol y la Luna, a la morfología de los fondos oceánicos, a los volcanes y a los movimientos sísmicos. Los movimientos que se originan son las corrientes marinas, olas y mareas.

Economía del turismo: El sector global de Viajes y Turismo creció 3.9%, al contribuir con una cifra récord de 8.8 billones de dólares y generar 319 millones de trabajos a la economía de todo el planeta en 2018. Por octavo año consecutivo, este resultado fue superior a la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto Mundial (Cámara Argentina de Turismo – CAT, 2019).

Elitismo: El elitismo es la restricción de una actividad a sólo un grupo privilegiado. En algún club deportivo se restringe el acceso atendiendo a la característica social y no a la capacidad deportiva; tal elitismo ha hecho que el deporte se asocie con cierta clase y estatus social.

Estaciones náuticas: En España, una estación náutica (EN) es un espacio turístico y recreativo que permite la práctica del turismo náutico, entendido como la posibilidad de realizar todo tipo de actividades náuticas, especialmente fuera de la época de turismo de verano: vela, windsurfing, surf, submarinismo, piragüismo, remo, chárter de cruceros, etc., compartiendo la actividad náutica con el alojamiento y el disfrute de la naturaleza y la oferta turística y recreativa del entorno.

Evaluación del valor económico del océano: El turismo desempeña un papel importante en la economía de muchas naciones costeras (25 % de total de la exportación en el Pacífico y 35 % en las islas del Caribe). El valor económico anual total de los arrecifes se ha estimado entre US\$ 100.000 y US\$ 600.000 por km² (según áreas y evaluaciones nacionales) y el valor de los manglares en más de US\$ 900.000 por km². La mejor estimación sugiere que el valor de los servicios globales del océano sería de alrededor de US\$ 23 trillones por año, solo levemente menor que el PBI mundial. (Fundación Mar de Chile, 2019)



Fuentes de sedimentos: son los lugares de la costa donde se provee la corriente litoral para trasladar a lo largo de la costa el material. Las fuentes de sedimentos pueden ser fluviales (cursos de agua que vierten su carga sólida al mar y se incorpora seguidamente al transporte sólido litoral) o formaciones costeras (playas, deltas, arrecifes...).

Gestión Integrada de Zonas Costeras (GIZC): El concepto de Gestión Integrada de Zonas Costeras (GIZC) puede definirse como la herramienta para la conservación y el desarrollo del litoral, que optimiza el uso de los recursos tratando de satisfacer los intereses de todos los agentes implicados, Debido a la diversidad de la naturaleza y características de los ambientes costeros en el mundo, no es posible crear un marco común para todas las áreas costeras (Thia-Eng, 1993), aunque es posible establecer una metodología [Gráfico # 005](#), que se convierte en un proceso de adaptación continuo.

Ingeniería de costas: La ingeniería de costas tiene como objetivo resolver los problemas que se plantean en la franja costera a las escalas de tiempo y espacio manejadas por el hombre y con los medios técnicos y económicos que este posee.

Marismas: La marisma es un ecosistema que tiene por unidad el relieve principal de una depresión (normalmente causada por un río) que es contigua al mar, lo que produce un terreno bajo y pantanoso que se inunda por efecto de la marea y de la llegada de las aguas de los ríos que desembocan en sus proximidades. Aunque en los finales de los ríos exista este paisaje climático azonal, también puede coexistir en el mismo lugar deltas o estuarios.

Ocio: Lo definimos como un sinónimo del tiempo libre, aunque hay corrientes de pensamiento que lo definen como algo diferente.

Perfiles estacionales de la playa: Durante el verano y en períodos de buen tiempo, la playa se adapta a las condiciones de baja energía, acumulando la mayor parte de su arena en la zona supra mareal o emergida y regalándonos una extensa playa donde disfrutar de baños de sol. La pendiente del perfil se hace más acusada, permitiendo que las olas alcancen la costa sin romper. En invierno, la playa actúa como una estructura natural de defensa costera. Así, transporta y distribuye su arena hacia la zona submareal o sumergida, generando un perfil de playa extenso y muy tendido. Esta morfología favorece que las olas rompan alejadas y que la energía del oleaje se vaya disipando gradualmente en su aproximación a la costa. Esta respuesta a las condiciones de alta energía supone una pérdida temporal significativa de playa en la zona emergida que, en casos extremos, como los vividos en estos inviernos, se puede interpretar como un proceso dramático de erosión. Sin embargo, estas variaciones se producen estacionalmente con mayor o menor impacto dependiendo de



lo extremas que sean las condiciones de oleaje. Y cuando el buen tiempo vuelve a nuestras costas, cabe esperar que la arena vuelva a su lugar, activándose un proceso de regeneración natural de las playas” (Bernabéu, 2015) [Figura # 007](#)

Políticas Públicas: Para entender qué son las políticas públicas, es necesario diferenciar dos conceptos que en nuestro idioma no tienen traducción: Politics (política), policies (políticas). El primero es entendido como las relaciones de poder, los procesos electorales, las confrontaciones entre organizaciones sociales con el gobierno. El segundo tiene que ver más con las acciones, decisiones y omisiones por parte de los distintos actores involucrados en los asuntos públicos. Entonces, hablaremos de política (en singular) –politics- cuando nos refiramos a las relaciones de poder (objeto de estudio de la Ciencia Política); y políticas (plural) cuando nos refiramos a las políticas públicas –policies, policy-. Esta es la clave para diferenciar la Ciencia Política (Political Sciences), de las Ciencias de Políticas (Policy Sciences). No obstante, existe la política de las políticas públicas, que son las relaciones de poder en el proceso de las acciones de gobierno con la sociedad.

Puertos Deportivos: Los puertos deportivos, puertos de recreo o marinas, son aquellas instalaciones náuticas especialmente desarrolladas para ofrecer servicio de atraque a embarcaciones y buques de recreo.

Puertos deportivos, Instalaciones: En el agua: Canal de acceso, balizamiento, escolleras, Ante Puerto (círculo de maniobras) y dársenas. En tierra: Muelle, Pantalanes con o sin fingers [Figura # 010](#), dispositivos para amarres, provistos de bitas suficientes, campo de boyas o puerto seco. Varadero para reparación de embarcaciones, con travelift o grúa. Rampa para embarcaciones menores Estación de combustibles y lubricantes. Instalación de servicios: contra incendio, en red, matafuegos y embarcación bomba para lucha contra incendio. Instalaciones hidráulicas: para agua potable / para aguas pluviales / para aguas residuales, planta de tratamiento y separadores de combustibles. Instalación Eléctrica: para consumo y para iluminación. Sistema de Radio Comunicaciones VHF y HF. Servicios de Internet. Seguridad 24 x 365. Marinería. Estación de Meteorología y Mariología. Vestuarios, Baños y duchas Oficina Administración / Paños Locales Comerciales: Bar / restaurante / almacén Náutica / Minimercado / Escuelas de vela y otros deportes náuticos / Taller de velas / Taller general / Pañol.

Puertos Deportivos, Layout: Es el arreglo de la interfase agua-tierra, fundamental para la amarra de los yates de vela e inclusive para la motonáutica, disponiendo de instalaciones, servicios para los barcos y sus tripulantes. [Figura # 009](#).



Puertos deportivos, servicios: Servicios mínimos o de base: atraques, varaderos, recepción, rampa o travelift, etc., Servicios periféricos: suministros de agua y electricidad, recogida de aceites, etc., Servicios derivados: medios mecánicos, centros de formación, etc. y Servicios complementarios: (lavandería, supermercados, ocio, restauración).

Puertos deportivos, tipologías: En el trabajo de las Ingenieras Palacios y Norman de la Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios Argentinos AADIP, han presentado distintos escenarios de diseño, en función del avance y desarrollo que pueda preverse del emprendimiento náutico-deportivo. Dichos escenarios contemplan dos superficies de espejo de agua diferentes (albergando diferentes cantidades de amarras cada uno), y dos probables profundidades disponibles. Para tales escenarios, se han planteado varias tipologías obras de abrigo que generen recintos portuarios, cada una de las cuales se evalúa desde un enfoque multivariable. Estas tipologías se resumen en las [Figura # 018](#), [Figura # 019](#), [Figura # 020](#) y [Figura # 021](#). (Palacios y Norman, s.f.).

Puertos Deportivos, tipos: Existen diversos tipos de puertos deportivos, de acuerdo con su localización: 1) Fondeaderos: zonas en las cuales las embarcaciones quedan distribuidas en sus plazas sin necesidad de muelles ni pantalanés. [Figura # 011](#). 2) Dársenas Interiores: que se encuentran dentro de un puerto cohabitando con otras instalaciones. [Figura # 012](#). 3) Puertos Interiores en ríos o rías costeras, que invaden zona de tierra, de manera que de la línea de costa solamente sale el espigón protector de la bocana. [Figura # 013](#). 4) Puertos Marítimos, situados a lo largo de la costa, que se protegen por dos espigones que forman la bocana. [Figura # 014](#). 5) Marinas Secas, con espacios habilitados para depositar las embarcaciones en tierra, en el interior, ya sea en explanadas, repisas, etc. [Figura # 015](#) y [Figura # 016](#). La configuración de diseño de un puerto deportivos tiene que ver directamente con su localización y su capacidad de acuerdo con el número de amarras y las distintas esloras de los yates a albergar.

Puertos deportivos, transporte de sedimentos: En términos generales, se suelen emplear métodos que permitan reestablecer el transporte natural de sedimentos, a través de restituciones mecánicas de los volúmenes retenidos aguas abajo, para llevarlos aguas arriba de la obra. Tales métodos se agrupan dentro de lo denominado como By-passing de arena. (Palacios y Norman, s.f.). By-passing de arena: La solución más sencilla para el problema de la erosión (y el problema de la acreción) es restaurar artificialmente el transporte de sedimentos a lo largo de las estructuras como se contempla en las [Figura # 022A](#) y [# 022B](#); aplicando un sistema de derivación de arena. La [Figura # 022D](#) muestra esquemáticamente esta idea. La idea de la arena artificial By-passing es tan directa y parece



tan evidente que es notable que en la práctica esta idea se aplica en sólo un número relativamente pequeño de casos. Es bueno que hoy en día los gerentes de zonas e ingenieros costeros tengan una mente abierta con respecto a las (a menudo: adversas) consecuencias de la construcción de espigones y embarcaderos para el sistema morfológico.

Sumideros artificiales: están formados por obras marítimas que frenan el material reteniéndolo (espigones, diques de abrigo) o que forman concavidades artificiales que absorben el material transportado a lo largo de la costa (puertos). [Figura # 006](#)

Sumideros de sedimentos: son los lugares de la costa donde los sedimentos pueden quedar retenidos, no pudiéndose incorporar al transporte sólido litoral. Existen sumideros naturales como bahías, estuarios, rías, cabos, tómbolos, cañones submarinos.

Tiempo social: El tiempo social está compuesto por cuatro tipos de tiempos: El tiempo psicobiológico: también llamado tiempo de vida o tiempo vital, es el ocupado por las necesidades psíquicas y biológicas de las personas. El tiempo socioeconómico: o tiempo de trabajo, es el que ocupan las actividades relacionadas con el sustento económico, es decir, para ganarse la vida. El tiempo sociocultural: es el que se requiere para la atención de las obligaciones familiares y sociales. El tiempo libre: es el que dedicamos a aquellas actividades que tienen a satisfacer las necesidades auto creadas por las propias personas (Munné, 1980,

Turismo: El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros” (Organización Mundial del Turismo s.f.

Turismo Náutico: El turismo náutico representa una alternativa para muchos destinos turísticos porque contribuye a diversificar y dinamizar la oferta turística, desestacionalizar la temporada, adaptar segmentos con mayor poder adquisitivo, reforzar la imagen de turismo de calidad, desarrollar el sector de la náutica, crear nuevos valores que lo diferencian frente a otros destinos competidores, integrar la oferta de diferentes actores para crear productos turísticos de calidad, generar beneficios sociales, económicos y culturales para la comunidad local, incrementar el empleo en la región, implementar políticas que apunten al cuidado del medio ambiente y su conservación (Aquino, 2016:9, como se citó en Bollo Suárez, 2020)

Yachting (Navegación a Vela): La vela es un deporte náutico que consiste en controlar la dinámica de un barco propulsado solamente por el viento en sus velas. La navegación a vela, como deporte,



puede ser de recreo o de competición. Las competiciones de vela se llaman regatas, y las embarcaciones se denominan veleros o yates de vela.

Yachting Recreativo: La navegación recreativa consiste simplemente en navegar por unas horas o varios días, solamente por placer, es decir sin participar en ningún tipo de competencias.

Yachting de Competición: Las competencias de navegación a vela se denominan Regatas. De acuerdo con el circuito, pueden ser tipo Barlovento-Sotavento, triángulos, de marcas fijas, crucero, oceánica, etc., según la cantidad de tripulantes pueden ser en equipo en solitario, en dobles, completo. Según su recorrido, pueden ser regatas de cancha, regatas crucero, y Regatas oceánicas. En Argentina el ente rector es la Federación Argentina de Yachting – FAY.

----- x -----

